4/2015 Oktober | November | **Dezember** € 8,90
A: € 9,80; CH: sFr 17,80; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 86

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

Der letzte Zeitzeuge berichtet:
Untergang der BISMARCK

Lenkwaffenzerstörer der Bundesmarine

MÖLDERS

Bau, Einsätze, Katastrophen

4 198450 008908 04



SCHWABENSTEIN Luxuriös reisen in den 50er Jahren



TITANIC Wie wir das Schiff lebendig halten



SMS BLÜCHER Ihr letztes Gefecht auf der Doggerbank

Kleine Schiffe, großartige Modelle



JEDEN MONAT NEU AM **KIOSK!**

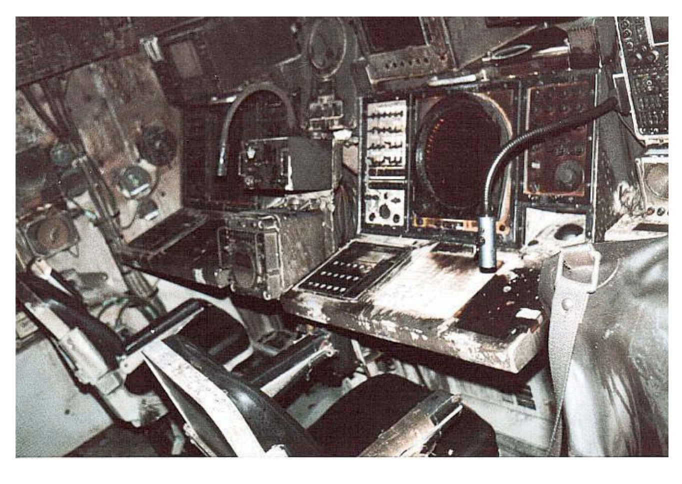
Online blättern oder 2 Ausgaben zum Jubiläumspreis bestellen unter:

www.geramond.de/jubilaeum

Katastrophen auf hoher See

Alle Mann auf Gefechtsstation, Feuer im Schiff!", dröhnte die Durchsage aus der Bordsprecheranlage des Flugkörper-Zerstörers MÖLDERS am Abend des 15. Dezember 1987. Wenn einem heute ein solches Erlebnis erzählenderweise präsentiert wird, ist man innerlich am Schmunzeln. Wird schon nicht so schlimm gewesen sein! Doch wenn dann die Fotos der verwüsteten Bereiche im Schiff auf den Tisch kommen, verfliegt das Schmunzeln. Ab Seite 22 können Sie Ihre eigenen Empfindungen beim Lesen dieser spannenden Geschichte testen. Und in dieser *Schiff Classic* können wir sogar noch mit einer Steigerung aufwarten.

„Maßnahme Versenken. Alle Mann von Bord!" Diesmal ist es die Schiffsmeldeanlage des Schlachtschiffs BISMARCK, aus der am 27. Mai 1941 gegen 10 Uhr vormittags dieser Befehl dröhnt. Tief im Inneren des Stahlgiganten – in einem Turbinenraum – kämpft Matrose Bernhard Heuer in diesem Augenblick um sein Leben. Er findet den Weg an das Oberdeck des zusammengeschossenen Stolzes der Kriegsmarine und kann uns heute als letzter Überlebender der BISMARCK seine Geschichte erzählen, die Sie ab Seite 26 finden.



VERWÜSTET: Operatorplätze in der ausgebrannten Operationszentrale des Flugkörper-Zerstörers MÖLDERS, fotografiert am 16. Dezember 1987
Foto: Sammlung Kunz

Als sich in der eiskalten Nacht des 15. April 1912 die Decks der RMS TITANIC immer mehr neigen, gibt es gar keine Schiffsdurchsage für die Passagiere. Die Reichen an Bord werden geweckt und die Zwischendecks verriegelt. Zur Musik des Bordorchesters gibt es eine Schwimmweste in die Hand. Doch nur 711 Menschen können gerettet werden, rund 1.500 finden den Tod.



Jörg-M. Hormann, Verantw. Redakteur

Seit dieser dramatischen Nacht hat das Schicksal des berühmten Schiffes und seiner Passagiere Generationen bewegt und in den letzten Jahren tragen neben Büchern und Filmen auch geborgene Gegenstände aus dem Wrack dazu bei, dass der Mythos um die TITANIC lebendig bleibt. Lesen Sie mehr dazu ab Seite 32.

Liebe Leserinnen und Leser, mit dieser *Schiff Classic* verabschiede ich mich von Ihnen als verantwortlicher Redakteur. Für Sie spannende und informative Artikel aus der maritimen Geschichts- und Geschichtenwelt mit kompetenten Autoren umzusetzen, hat mir in den letzten zwei Jahren viel Freude bereitet, und ich bedanke mich herzlich für Ihr aufmerksames Interesse. Bleiben Sie *Schiff Classic* treu, und gelegentlich werden wir wieder voneinander lesen.

Ihr Jörg-M. Hormann
Schiff Classic
Infanteriestraße 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de

Wir stellen vor



Kathrin Orth M.A. (1971)

Geschichtsstudium in Berlin und London. Mehrjährige Tätigkeiten im Internationalen Maritimen Museum Hamburg, im Historischen Museum Bremerhaven und im Deutschen Technikmuseum Berlin. Kuratierung mehrerer Ausstellungen mit maritimer Thematik. Augenblicklich arbeitet sie an ihrer Dissertation zu einem Thema des U-Boot-Krieges. In *Schiff Classic* berichtet sie kompetent über Museen und Ausstellungen. Als professionelle Erbenermittlerin ist sie in Berlin zu Hause.



Eberhard Kliem (1941)

Nach dem Abitur 1961 Eintritt in die Marine der Bundeswehr, 1998 wird er Fregattenkapitän. Nach seiner Pensionierung ist Kliem mehrere Jahre Geschäftsführer des Deutschen Marinemuseums in Wilhelmshaven. Autor mehrerer Bücher, unter anderem von Biografien über den Generaladmiral Hermann Boehm und den Marinemaler Claus Bergen. Themen zur Kaiserliche Marine sind seine Schwerpunkte in *Schiff Classic*. Eberhard Kliem ist verheiratet und lebt in Rastede.



Titelthema

Als die Computer lernten, zur See zu fahren ... 12
Flugkörper-Zerstörer MÖLDERS

„Achtung, dies ist keine Übung!“ ... 22
Feuer an Bord der MÖLDERS

BEWEGTE GESCHICHTE: Nach 34 Dienstjahren, in denen es manche Gefahren zu überstehen galt, hat der Zerstörer MÖLDERS seinen letzten Ankerplatz in Wilhelmshaven gefunden – als Museumsschiff

Foto: ullsteinbild

Das besondere Bild ... 6
Die SPIEKEROOG III: Sympathieträger im Wattenmeer

Panorama Maritim ... 8
Nachrichten zur Schifffahrts- und Marinegeschichte

Schiff & Zeit

„Ich hatte mit dem Leben abgeschlossen“ ... 26
Bernhard Heuer – der letzte Mann der BISMARCK

Unsinkbarer Mythos ... 32
Vor 30 Jahren: Die Entdeckung der TITANIC

Fataler Fehler mit Folgen ... 38
Das Gefecht auf der Doggerbank 1915

Maritime Technik

Erster Klasse nach Yokohama ... 46
Bremer und Hamburger Fernost-Kombischiffe

Auf dem Wunschzettel eines Präsidenten ... 52
Seitenraddampfer DRESDEN für Nordkorea

Tauchgang in die Geschichte ... 56
U-Boot Monitor M-2

Titelfotos: Sammlung Sigurd Hess, Olaf Rahardt, Sammlung Kathrin Orth, Sammlung Stephan-Thomas Klose, Sammlung Harald Focke, picture-alliance/WZ-Bilddienst


SCHIFF & ZEIT | Schlachtschiff BISMARCK

Bernhard Heuer – der letzte Mann der BISMARCK

„Ich hatte mit dem Leben abgeschlossen“

Der Untergang des deutschen Schlachtschiffs BISMARCK gehört zu den dramatischsten Episoden der Seekriegsgeschichte. Schiff Classic traf Bernhard Heuer, den letzten Mann der ehemals über 2.000-köpfigen Besatzung, am BISMARCK-Gedenkstein in Friedrichsruh bei Hamburg Von Stephan-Thomas Klose

S. 26

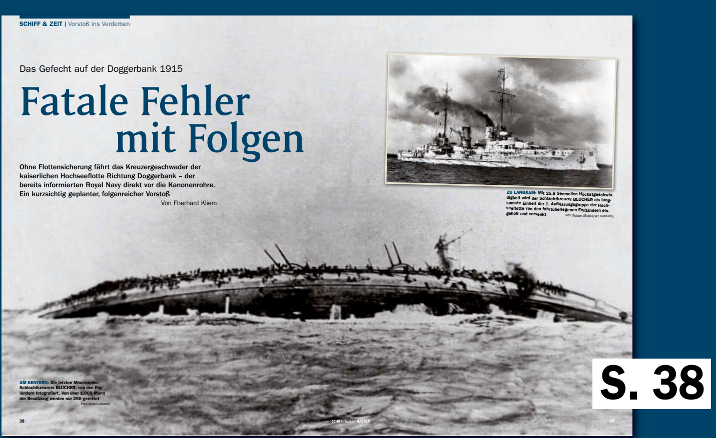

SCHIFF & ZEIT | Das berühmteste Wrack

Vor 30 Jahren: Entdeckung der TITANIC

Unsinkbarer Mythos

Am 1. September 1985 spürt ein Forscherteam das Wrack der TITANIC vor Neufundland auf. Seitdem erleben das Schiff und seine tragische Geschichte eine ungeahnte Renaissance des Interesses Von Kathrin Orth

S. 32

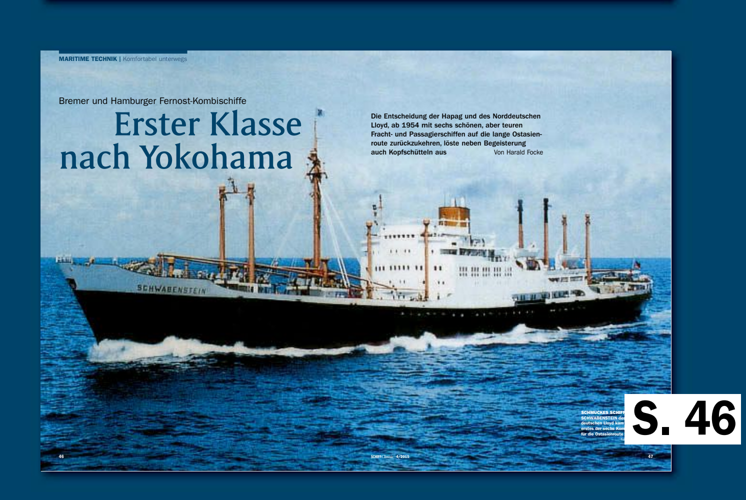

SCHIFF & ZEIT | Vorstoß ins Verderben

Das Gefecht auf der Doggerbank 1915

Fatale Fehler mit Folgen

Ohne Flottensicherung fährt das Kreuzergeschwader der kaiserlichen Hochseeflotte Richtung Doggerbank – der bereits informierten Royal Navy direkt vor die Kanonenrohre. Ein kurzsichtig geplanter, folgenreicher Vorstoß Von Eberhard Kliem

S. 38


MARITIME TECHNIK | Komfortabel unterwegs

Bremer und Hamburger Fernost-Kombischiffe

Erster Klasse nach Yokohama

Die Entscheidung der Hapag und des Norddeutschen Lloyd, ab 1954 mit sechs schönen, aber teuren Fracht- und Passagierschiffen auf die lange Ostasien-route zurückzukehren, löste neben Begeisterung auch Kopfschütteln aus Von Harald Focke

S. 46


LANDGANG | Offiziersopfer

Der Untergang von SMS LEIPZIG 1914

Eine Frage der Ehre

Im Dezember 1914 trifft das Ostasiengeschwader der Kaiserlichen Marine bei den Falklandinseln auf einen überlegenen Gegner. An ein deutsches Kommandantenschicksal wird nach 100 Jahren auf bemerkenswerte Art erinnert Von Eberhard Kliem

„Kümmere Dich um meine Jungs. Adoptiere sie, wenn mir etwas zustoßen sollte!“

S. 58


LANDGANG | Deutsche Geschütze an dänischer Küste

Die Seefestung Langelandsfort als Museum

„Kalter Krieg“ zum Anfassen

Nach dem Zweiten Weltkrieg, mit wieder neuem Gegner aus dem Osten, mussten die Einfahrten in den Öresund und den Großen Belt kontrolliert werden. Mit deutschen Kanonen bestückten die Dänen ihre neuen Seefestungen Von Detlef Ollesch

S. 66

Landgang

Eine Frage der Ehre 58
Der Untergang von SMS LEIPZIG 1914

Museum der kleinen Fischerboote 62
Nautineum auf dem Dänholm

„Kalter Krieg“ zum Anfassen 66
Die Seefestung Langelandsfort als Museum

Eine Hamburger Erfolgsgeschichte 72
30 Jahre „art maritim“

Kunst auf der Seekarte 74
Maritime Zeichnungen zwischen Gradnetz und Seezeichen

Bücherbord 78
Maritime Buchneuheiten

Zeitreise 80
Gesprengt und eingeebnet: Die älteste Schleuse Wilhelmshavens

Vorschau/Impressum 82

Titelbild: FK-Zerstörer MÖLDERS im Hardanger Fjord, Norwegen
Foto: Sammlung Sigurd Hess

Sympathieträger im Wattenmeer

Bis zu ihrer Außerdienststellung 2013 war die SPIEKEROOG III viele Jahre lang das kleinste und älteste der zwischen Spiekeroog und Neuharlingersiel eingesetzten Fahrgastschiffe. Aber auch das sympathischste, wie viele ehemalige Reisende meinen. Und deren Zahl mag – nachdem die 1967 auf der Husumer Schiffswerft gebaute Fähre in Fahrt ging – wohl in die Millionen gehen. Vor allem unternahm die SPIEKEROOG III Ausflugsfahrten ins Wattenmeer und zu den Seehundsbänken an der Langeooger Ostplate. 1976 machte sie Schlagzeilen, als sie in schwerem Orkan vom Anleger in ihrem Heimathafen Spiekeroog losgerissen wurde und führerlos, aber unbeschädigt auf der Insel Mellum strandete. Nach umfangreichen Umbau- und Renovierungsarbeiten machte sie im Juli 2015 als Restaurantschiff fest. Wo? Natürlich auf Spiekeroog.

Ursprünglich hatte das Schiff mit Zulassung für die Watt- und Küstenfahrt für seine Passagiere zwei Decks: das Hauptdeck mit zwei Salons und der Heckladefläche sowie das Oberdeck mit dem Sonnendeck. Mit einer Länge von 33,54 Metern und 1,45 Meter Tiefgang war die SPIEKEROOG III für ihre Fahrten im Wattenmeer ideal geeignet. Angetrieben von einem 421 PS starken Klöckner-Humboldt-Deutz-Dieselmotor Typ SBA 8 M 816, erreichte das Fahrgastschiff eine Höchstgeschwindigkeit von 11,2 Knoten.

Text und Foto: Ulf Kaack




SPIEKEROOG III
Seehundsbänke



Der Publikumsliebling der diesjährigen Sail war die prachtvolle GÖTHEBORG, ein detaillierter Nachbau eines 1745 gesunkenen schwedischen Handelsschiffs

Foto: picture-alliance

Die Sail 2015 in Bremerhaven

Allseits beliebte Großsegler

In der Seestadt Bremerhaven ging es Mitte August mächtig maritim zu. 300 Windjammer, Dampfschiffe, Oldtimer und Sportboote gaben sich auf der Sail 2015 ein Stelldichein

Zu den vielen Seeleuten auf den Schiffen gesellten sich Tausende von „Sehleuten" aus nah und fern, die sich das alle fünf Jahre stattfindende Spektakel nicht entgehen lassen wollten. Das Filetstück der Sail war wie gewohnt der Neue Hafen, denn hier lagen die ganz dicken Pötte. Die ALEXANDER VON HUMBOLDT mit ihren grünen Segeln hatte ganz vorn an der Flaniermeile festgemacht. Kein Wunder, war sie doch das Flaggschiff des Events und als waschechte Bremerhavenerin auch die Gastgeberin für ihre segelnden Artgenossen.

Die meisten Fans hatte hingegen unbestritten die GÖTHEBORG. Der schwedische Dreimaster ist der prachtvolle Nachbau eines gleichnamigen Handelsschiffs, das 1745 auf seiner Heimreise von China kurz vor dem Ziel im Hafen von Göteborg auf Grund lief und sank.

Bei allen Großseglern stauen sich die Menschenmassen vor den Gangways und die Besatzungsmitglieder waren rund um die Uhr damit beschäftigt, die vielen Fachfragen der Landratten zu beantworten. Täglich war *Open Ship* der segelnden Schönheiten. Und wann bekommt man die mal so hautnah zu sehen?

Rund um den Neuen Hafen und auf dem Vorplatz des Deutschen Schiffahrtsmuseums pulsierte das Leben. Auf mehreren Bühnen gab es Musik für jeden Geschmack – vom Shanty-Chor bis zum DJ, von der Top-40-Band bis zum Schlagerduo. Und auch die kaum enden wollende „Fressmeile" war in kulinarischer Vielfältigkeit kaum zu übertreffen.

Eine Runde mit dem Riesenrad gefällig? Kein Problem! Und wen es doch aufs Wasser zog, der buchte einfach einen Kurztörn auf einem der zahlreichen Traditionssegler oder machte eine klassische Hafenrundfahrt. Ein wenig beschaulicher, aber nicht minder vielfältiger ging es im Fischereihafen zu. Hier waren es vor allem die historischen Dampf- und Motorboote, die ihren maritimen Charme spielen ließen.

Ulf Kaack

Drehbrückenhaus in Lübeck

Ein „befreiter" Backsteinbau

Neue Ansichten nach Entfernung der Lübecker Drehbrücke

Das Drehbrückenhaus neben dem Lübecker Museumshafen bietet dem Betrachter derzeit einen unverbauten Anblick von der Wasserseite her, denn die Drehbrücke, die mit ihrem Stahlfachwerk diese Ansicht normalerweise versperrt, wurde wegen anstehender Sanierungsarbeiten abgebaut. Das im neugotischen Stil erbaute Backstein-Gebäude dient seit 1892 dem Zweck, die Drehbrücke über die Trave zwischen der Altstadt und der Wallhalbinsel zu bedienen. Die ursprünglich hierfür eingebaute Dampfmaschine wurde bereits 1905 durch eine elektrische Anlage ersetzt und mitsamt dem dazugehörenden Schornstein entfernt. Die ehemalige Brückenwärter-Wohnung wird vom Museumshafen Lübeck e. V. heute als Hafenmeister-Büro und Raum für maritime Ausstellungen genutzt.

Detlef Ollesch



Auf das Drehbrückenhaus hat man derzeit eine freie Sicht

Foto: Detlef Ollesch



Warten auf Hochwasser: Hilfeleistung kann auch auf Sand enden Foto: DGzRS

Strandung vor Amrum

Keine Handbreit Wasser unter dem Kiel!

Oldtimer will modernem „Kollegen“ helfen und kommt selber fest. Das gestrandete Duo bot bei Ebbe einen bemerkenswerten Anblick

Offensichtlich wegen eines Navigationsfehlers kam die 1993 in Schweden gebaute ADLER EXPRESS trotz ihres Tiefgangs von nur 1,20 Metern am Sonnabendmittag, 11. Juli 2015, auf der Sandbank Schweinsrücken unweit der Hallig Langeneß fest. Umgehend eilte die HAUKE HAIEN zum Havaristen, um ihn frei zu schleppen. Beide Fahrgastschiffe verkehren im nordfriesischen Wattenmeer zwischen Amrum, Sylt und den Halligen. Die 1960 auf der Büsumer Schiffswerft gebaute HAUKE HAIEN kam bei ihrer Hilfeleistung jedoch selber auf der Untiefe fest. So lagen beide Schiffe bei ablaufendem Wasser schnell hoch und trocken nebeneinander. Die rund 250 Passagiere verließen die Schiffe auf die Sandbank und wurden hier vom Tochterboot LOTTE des DGzRS-Seenotkreuzers ERNST MEIER-HEDDE sowie zwei Schlauchbooten aufgenommen. Diese übergaben sie an drei inzwischen in der Nähe wartende Fahrgastschiffe, von denen die Passagiere aufs Festland gebracht wurden. Die beiden Havaristen kamen nachts mit dem auflaufenden Hochwasser wieder frei. *Ulf Kaack*

Verewigt für Jahrzehnte

Marine-„Graffito“ im Hafen von Funchal

Eine schwarz-rot-goldene Wandmalerei auf der Insel Madeira erinnert daran, dass dort vor fast zehn Jahren Einheiten der Bundesmarine festgemacht haben

An die deutsche Beteiligung an der Standing NATO Mine Countermeasures Group 1 (SNMC 1) erinnert dieser Verewigungsversuch (siehe Foto) im Hafen von Funchal auf Madeira. 2006 stand der multinationale NATO-Minenabwehrverband unter dem Kommando des deutschen Fregattenkapitäns Andreas Stricker. Während des Manövers „Steadfast Jaguar“ in den Gewässern der Kapverdischen Inseln liefen die Boote auch Funchal an und dort hielten Besatzungsmitglieder des Minenjagdbootes PASSAU (M 1096) und des Tenders RHEIN (A 513) für die Nachwelt fest, dass sie vor Ort gewesen waren. Wo normalerweise die Kreuzfahrtschiffe aus aller Welt festmachen, bringen immer wieder Besatzungsmitglieder von Marineeinheiten „Gemälde“ mit ihren Wappen, Flaggen und anderen Symbolen an, die dort mehrere Jahre oder sogar Jahrzehnte sichtbar sind, während sie langsam, aber sicher der Witterung zum Opfer fallen. *Detlef Ollesch*

Foto: Detlef Ollesch

Nicht unbedingt künstlerisch wertvoll, aber auffällig: eine „Kennung“ der Deutschen Marine an einer Hafenmauer in Funchal, Madeira

Ehrenmal für die Toten auf See in Hameln

Dass Gedenkstätten für die Todesopfer, welche die Seefahrt in ihren verschiedenen Erscheinungsformen immer wieder fordert, nicht nur an der Küste zu finden sind, zeigt sich beispielhaft in Hameln am Oberlauf der Weser. Das Ehrenmal, das die dortige Marinekameradschaft im Jahr 1958 auf dem St.-Maur-Platz aufstellen ließ, hat die Form eines Stockankers und erinnert mit der Inschrift ALLEN, DIE AUF SEE GEBLIEBEN, ZUM GEDÄCHTNIS an sämtliche Verluste von Menschenleben der militärischen wie zivilen Schifffahrt. *Detlef Ollesch*

Foto: Detlef Ollesch



Tief im Landesinneren: ein Ehrenmal für die Toten der See

Aeronauticum wieder im Aufwind

Mit Umstrukturierungen im Vorstand des Fördervereins und mit finanziellen Zusagen der Gemeinde Wurster Nordseeküste, des Zweckverbandes Landesstube Alten Landes Wursten, des Landkreises und der Bundeswehr scheint das Marinefliegermuseum in Nordholz die wirtschaftliche Talsohle durchschritten zu haben. Offenbar ist auch die Drohung des Kommandeurs der Marineflieger, Kapitän zur See Hans-Jörg Detlefsen, dem Museum die bundeswehreigenen Großexponate entziehen zu wollen, vom Tisch. *Detlef Ollesch*

Foto: Detlef Ollesch



Auch die Breguet Atlantic bleibt dem Aeronauticum erhalten

Seeschlag reißt Schmuckstück in die Tiefe

EYE OF THE WIND verliert Galionsfigur im Nordatlantik

Der Verlust wurde erst bei der Ankunft im Hafen bemerkt: Als der Großsegler EYE OF THE WIND am Ende einer Atlantik-Passage in St. Helier auf der Kanalinsel Jersey anlegte, fehlte die Galionsfigur am Bug des Traditionsseglers

Cornel Greth, Kapitän des 104 Jahre alten Windjammers, machte Seegang und schweres Wetter für den Schaden verantwortlich: „Auf dem Törn hatten wir einen Tag lang sehr raue See mit hohen Wellen von vorn. Starker Seeschlag muss die hölzerne Figur derart beschädigt haben, dass mit ihr ein massiver Haltebolzen aus seiner Verankerung gerissen wurde." Der 33-jährige Skipper war vor allem über den Zeitpunkt des Abhandenkommens der Galionsfigur unglücklich: „Auf Jersey hat die EYE OF THE WIND ihren Heimathafen. Ausgerechnet hier ohne unser Schmuckstück einzulaufen, war sehr bedauerlich."



Im Nordatlantik versunken: die Galionsfigur des Segelschulschiffes EYE OF THE WIND Foto: G. Raupp/FTS Archiv

Zuvor hatte das maritime Kunstwerk fast 39 Jahre an seinem Platz am Vorsteven des Zweimasters verbracht. Angefertigt wurde es im Anschluss an eine Restaurierungsphase des Schiffes bei dessen Jungfernfahrt unter dem neuen Namen EYE OF THE WIND im Jahr 1976. Der Australier Rodney Clarke, Bühnenbildmaler an der weltberühmten Oper von Sydney, schnitzte die Skulptur aus einem Stück Eichenholz. Das stilisierte Gesicht der Galionsfigur symbolisiert eine Wolke, die mit weit aufgeblähten Backen den Wind ausatmet, der das Schiff vorwärts trägt.

Zurzeit ist die EYE OF THE WIND noch ohne Galionsfigur unterwegs. Den Vorsteven ziert bis auf Weiteres das sogenannte Trailboard, ein weißer Dekorschmuck an beiden Seiten des Rumpfes. *JMH*

Seenotkreuzer THEODOR HEUSS

Neues Leben für eine Legende

In ungewöhnlichen Farben, aber mit hoffnungsvoller Zukunft unterwegs



Foto: Manuel Miserok

Die THEODOR HEUSS als Privatyacht in ungewohnter weißer Lackierung (links), ohne Tochterboot und unter dem Namen JAN in der Kieler Innenförde

Bei ihrer Indienststellung im Jahr 1957 war die THEODOR HEUSS ein technischer Meilenstein im Spezialschiffbau. Zahlreiche Menschenleben konnten mit ihr in 28 Dienstjahren auf den Rettungsstationen Borkum und Laboe aus Seenot gerettet werden. Nach der Ausmusterung wurde der legendäre Seenotkreuzer verkauft und es folgte der Weg durch private Hände: Einbruchdiebstahl und Vandalismus an Bord, die unrühmliche Beschlagnahme durch den Zoll und eine Zwangsversteigerung durch die Hamburger Staatsanwaltschaft, alles war dabei. Im Frühjahr 2015 bekam der DGzRS-Klassiker einen neuen Eigentümer und soll nun besseren Zeiten entgegenfahren.

Übrigens: Bei dem Seenotkreuzer, der unter dem Namen THEODOR HEUSS im Deutschen Museum in München zu besichtigen ist, handelt es sich um ein baugleiches Schiff aus der Rettungsflotte: Die ehemalige H. H. MEIER erhielt die Namensschilder ihrer weitaus berühmteren Schwester, um den Museumsbesuchern einen höheren Wiedererkennungswert zu bieten. *Manuel Miserok*

Musikalische Unterstützung

„Volle Kraft voraus"

Stimmgewaltiger Rock aus deutschen Landen als Hommage an die Seenotretter

Seit drei Jahrzehnten ist Klaus Lage einer der umtriebigsten Musiker und Komponisten in der deutschen Rock- und Popszene. „1.000 und eine Nacht", „Monopoli" und „Faust auf Faust" sind Top-Hits, die hierzulande jeder kennt. Die Seenotretter unterstützt der Sänger bereits seit Langem, ist in diesem Jubiläumsjahr sogar der „Bootschafter", der das maritime Rettungswerk prominent repräsentiert. Nun hat Klaus Lage einen Song geschrieben und als Benefiz-CD auf den Markt gebracht. Mit dem Titel „Volle Kraft voraus" hat er den Rettungsmännern an den deutschen Küsten ein rockiges und wohlklingendes Denkmal gesetzt. Das Lied ist auf einer CD mit Audiotrack und zwei Musikvideos exklusiv im Seenotretter-Shop unter www.seenotretter.de zum Preis von zehn Euro erhältlich.

Ulf Kaack



Das Cover der von Klaus Lage veröffentlichten Benefiz-CD

Foto: Ulf Kaack

Hanse Sail in Rostock

Dampfschiffe im Mittelpunkt

Die Hanse Sail in Rostock gehört zu den größten Treffen von Traditionsseglern und Museumsschiffen. Beim 25. Jubiläum (6. bis 9. August) stellte man jetzt die altehrwürdige Dampfschifffahrt in den Mittelpunkt

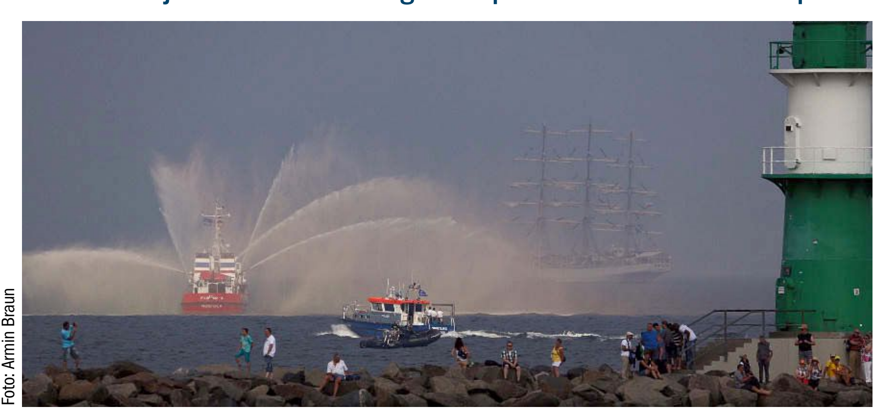


Foto: Armin Braun

Malerische Stimmung bei der Hanse Sail in Rostock

Besonderer Anziehungspunkt war dabei der Dampfeisbrecher STETTIN, der bisher an jeder Hanse Sail teilgenommen hat. Zur Dampferflotte gehörten auch noch der Tonnenleger BUSSARD, der Schlepper WOLTMANN und manch anderer dampfgetriebener Oldtimer. Segler rümpfen bisweilen die Nase, wenn beim Dampfaufmachen und Manövrieren dichte Rauchwolken entweichen und die Russpartikelchen – im Seemannsjargon „Heizerflöhe" genannt – sich auf schneeweiße Decks und Segel absenken.

Neben diesen Veteranen der Seefahrt nahmen traditionell zahlreiche Großsegler an der Hanse Sail teil. Die Verlegung von Rostock zum nächsten Treffen der Segler in Bremerhaven bietet dann eine elegante Gelegenheit zu einem spannenden „Tall Ship race".

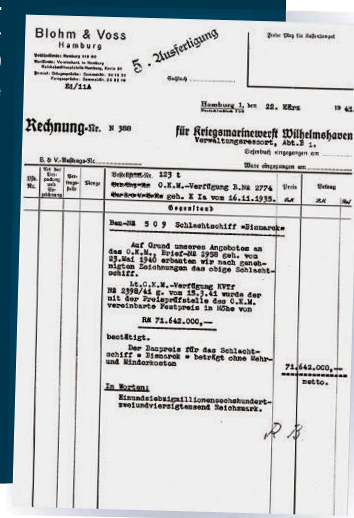
Auch die deutsche Marine nutzte die Gelegenheit, sich der Öffentlichkeit zu präsentieren. Die GORCH FOCK hat ihre Anziehungskraft nicht verloren, aber auch ein Schnellboot und die hochmoderne Korvette BRAUNSCHWEIG zogen gerade junge Interessierte in Scharen an. Nachbauten von hanseatischen Koggen und einem französischen Freibeuterschiff ließen die Herzen der an maritimer Geschichte Interessierten höher schlagen.

Es versteht sich von selbst, dass fast alle Schiffe und Boote im Hafen besichtigt werden konnten und zudem tagsüber zu Gästefahrten ausliefen. Allein die Fahrt auf der Warnow vom Stadthafen in Richtung Ostsee entlang der zahllosen Schiffe und Boote war bei herrlichem Sonnenschein ein unvergleichliches Erlebnis. Draußen auf der Ostsee wurden dann Segel gesetzt oder die Dampfkessel kräftig geheizt, sodass sich die Gäste und „Sehleute" ein überaus plastisches Bild der Seefahrt in früheren Zeiten machen konnten. *Eberhard Kliem*

71,6 Mio.

Was kostet ein Schlachtschiff? Oder genauer, wie viel hat das berühmteste deutsche Schlachtschiff, die BISMARCK, gekostet? Als mit einer geheimen Verfügung des Oberkommandos der Kriegsmarine der Neubau bei Blohm & Voss in Hamburg am 16. November 1935 bestellt wurde, ging es noch nicht um einen Preis.

Der kam erst mit dem Angebot der Werft im Mai 1940 auf den Tisch und musste danach mit den Marinestellen als „vereinbarter Festpreis" ausgehandelt werden. 71.642.000 Reichsmark netto stand dann auf der Rechnung vom 22. März 1941 – heute so um die 316,5 Millionen Euro. Bis zum Untergang der BISMARCK am 27. Mai 1941 blieben noch 67 Tage Zahlungsziel.



Blohm & Voss
Hamburg
E1/11A

5. Ausfertigung

Hamburg 1, den 22. März 1941.

Rechnung-Nr. N 388

für Kriegsmarinewerft Wilhelmshaven
Verwaltungsressort, Abt.B 1.

O.K.M.-Verfügung B.Nr 2774 geh. K Ia vom 16.11.1935.

Gegenstand

Bau-Nr 509 Schlachtschiff »Bismarck«

Auf Grund unseres Angebotes an das O.K.M., Brief-Nr 2958 geh. vom 23.Mai 1940 erbauten wir nach genehmigten Zeichnungen das obige Schlachtschiff.

Lt.O.K.M.-Verfügung KVIf Nr 2398/41 g. vom 15.3.41 wurde der mit der Preisprüfstelle des O.K.M. vereinbarte Festpreis in Höhe von

RM 71.642.000,—

bestätigt.

Der Baupreis für das Schlachtschiff » Bismarck « beträgt ohne Mehr- und Minderkosten 71.642.000,— netto.

In Worten:
Einundsiebzigmillionensechshundertzweiundvierzigtausend Reichsmark.

Foto: Sammlung Ulf Kaack

Neue Ausstellung

„Böses Wetter"

DSM renoviert Ausstellungseinheit zur Seenotrettung



Das Segelrettungsboot von 1913, ein frühes DSM-Exponat

Foto: Harald Focke

Seine Ausstellung zur Seenotrettung hat das Deutsche Schiffahrtsmuseum (DSM) neu gestaltet. „Durch der Stürme böses Wetter" ist das Motto. „Wir präsentieren technische, logistische und institutionelle Entwicklungen der Seenotrettung anhand zum Teil nie zuvor gezeigter Exponate", sagt Sunhild Kleingärtner, die Geschäftsführende Direktorin. Zur Einordnung in den historischen Kontext ist eine Begleitbroschüre erschienen. *Harald Focke*

Briefe an die Redaktion

Zu „Linienschiff HESSEN: Bei vier Marinen im Dienst", Schiff Classic 3/2015

In der *Schiff Classic*-Ausgabe Nr. 85 berichten Sie auf den Seiten 6/7, dass das Foto der treuen HESSEN in Wilhelmshaven aufgenommen sei. Das ist definitiv nicht der Fall, da der Hintergrund nicht Wilhelmshaven entspricht. Zudem gab es in unserer Stadt nie derartige Festmachertonnen. Es wird sich vermutlich um Kiel handeln.

Markus Titsch, per E-Mail



Foto: Sammlung Ulf Kaack

Linienschiff HESSEN der Reichsmarine im Kieler Hafen

Anm. der Red.: Da haben wird die unscharfe Brückenkonstruktion am rechten Bildrand falsch verortet und Sie haben recht, Herr Titsch, mit Ihrer Vermutung, dass es sich um Kiel handelt. Mit dem Düsternbrooker Hochufer in Kiel, im linken Bildbereich, kann Wilhelmshaven nicht aufwarten.

Schiff Classic 3/2015

Werte Redaktion, die neue Ausgabe ist wieder ganz große klasse! Gute Themen, hervorragende Fotos. Habe gestern Abend noch angefangen zu schmökern. Meinen Glückwunsch!

Stephan-Thomas Klose, per E-Mail

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de oder
Schiff Classic, Postfach 40 02 09,
80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.



Rechnergestützt unterwegs

Als die Computer lernten, zur See zu fahren

In 34 Jahren aktiver Dienstzeit haben etwa 14.000 Besatzungsmitglieder „ihren" Flugkörper-Zerstörer MÖLDERS erlebt. Einer davon: unser Autor Sigurd Hess, der einige Jahre als Kommandant auf der MÖLDERS diente. Er war dabei, als sie als erstes deutsches Kriegsschiff ein computergestütztes Führungs- und Waffenleitsystem erhielt Von Sigurd Hess



IN DER KARIBIK: Zerstörer MÖLDERS nach dem Flugkörper-Schießen beim Einlaufen aus dem riesigen Übungsgebiet in Roosevelt Roads

Foto: Sammlung Ulf Kaack

Sprung ins militärische Zeitalter der Bits und Bytes

Mit den drei Zerstörerneubauten der LÜTJENS-Klasse 103 begann für die Bundesmarine Ende der 1960er-Jahre das Computerzeitalter. Erstmals kamen rechnergestützte Führungs- und Waffeneinsatzsysteme der US-Marine sowie ferngelenkte See-Luft-Flugkörper und Wasserbombenwerfer an Bord. Russische Jagdbomber und U-Boote sollten damit abgewehrt werden. Reichliches Üben war jetzt für die Besatzungen der FK Zerstörer LÜTJENS, MÖLDERS und ROMMEL notwendig. Heiße Gefechtsübungen mit scharfem Flugkörperabschuss und Wasserbombenwurf, für jeden Beteiligten ein besonderes Erlebnis, waren jedoch nur in den riesigen Übungsarealen vor der US-Ostküste und in der Karibik möglich. Mit diesem Ziel ging ab August 1976 auch die MÖLDERS auf die große Reise über den Atlantik und ließ danach ihre Heckwelle durch die Karibik schäumen.



D 186: Überlebende der LÜTJENS-Klasse

Nach ihrer Außerdienststellung in Wilhelmshaven am 28. Mai 2003 erfährt die MÖLDERS ein dankbares Schiffsschicksal. Verrotten und Verschrotten bleiben ihr erspart. Auf Initiative und mit dem besonderen Einsatz des Erstkommandanten Günter Fromm, ehemaliger Befehlshaber der Flotte und nun Vizeadmiral a. D., wird D 186 am 23. Juni 2005 in Wilhelmshaven erneut in Dienst gestellt – nun als Museumsschiff. Seitdem liegt die MÖLDERS am Kai des Deutschen Marinemuseums (DMM) und kann nach Herzenslust durchstöbert werden. Eine 2006 gegründete Bordgemeinschaft MÖLDERS hilft nicht nur bei der Pflege von Kameradschaft und Tradition, sondern auch dem Marinemuseum bei der Schiffspflege und -erhaltung. So kann man bei besonderen Anlässen die „alte Lady" in bester Farbe und über die Toppen geflaggt bewundern.



MUSEUMSSCHIFF: Die MÖLDERS zum Anfassen im Deutschen Marinemuseum Wilhelmshaven. Hier entsteht beim Besucher das Bild von der damaligen Technik und dem Leben der Besatzungsmitglieder an Bord des weitgereisten Zerstörers

Foto: ullsteinbild



ZERSTÖRERGESCHWADER: **Das 1. FK-Geschwader mit LÜTJENS, MÖLDERS und ROMMEL in Kiel** Foto: PIZ Deutsche Marine

Im Oktober 1964 setzte Fregattenkapitän Bernd Wülfing zu einem Vortrag an, der seine Vorgesetzten reichlich irritierte. Wülfing berichtete in Vertretung seines Referatsleiters im Führungsstab der Bundesmarine aus seinem Arbeitsgebiet. Es ging um die Luftbedrohung in der Ostsee und ein computergestütztes Führungs- und Waffeneinsatzsystem, für das es nur ein offenes Zeitfenster bis April 1965 gab, um bei den in den USA bestellten FK-Zerstörern noch eingebaut zu werden. Seine Empfehlung lautete, sich für den Einbau des Computersystems zu entscheiden und sofort eine Arbeitsgruppe für die Planungsarbeiten einzusetzen, die später durch eine Gruppe von Programmierern ergänzt werden sollte. Das war über die Köpfe seiner Vorgesetzten hinweg eine Empfehlung mit Konsequenzen.

Die für Bernd Wülfings Empfehlung notwendigen „Schiffsplattformen“ entstanden zum Beispiel in Form der MÖLDERS, die am 12. April 1966 auf der Werft Bath Iron Works in Bath, Maine, auf Kiel gelegt wurde. Frau Anna Maria Mölders, Mutter des Jagdfliegers Werner Mölders, taufte den FK-Zerstörer am 13. April 1968 auf dessen Namen. Generalleutnant Johannes Steinhoff, Inspekteur der Luftwaffe, würdigte in der Taufrede den tapferen Jagdflieger Werner Mölders als vorbildlichen Soldaten und Verbandsführer. Die MÖLDERS wurde am 20. September 1969 vom Kommandanten, Fregattenkapitän (FKpt) Günter Fromm, mit dem Kommando „Heiß Flagge und Wimpel“ in Boston, Massachusetts, in Dienst gestellt.

Am 29. Juni 1970 lief die MÖLDERS in Kiel ein und am 7. September 1970 übernahm Ministerpräsident Heinz Kühn für das Land Nordrhein-Westfalen die Patenschaft für das Schiff. Zusammen mit den Schwesterschiffen LÜTJENS und ROMMEL bildeten sie das 1. Zerstörergeschwader in Kiel. Hauptaufgabe der FK-Zerstörer war die Abwehr von Flugzeugen und Flugkörpern im Rahmen des Verbandsschutzes. Sie besaßen außerdem gute Fähigkeiten zur U-Boot-Jagd und Seezielbekämpfung. Als größte Kampfschiffe der Marine waren sie die Führungsschiffe für die Verbandsführer von Marinekampfgruppen.

Computer an Bord!

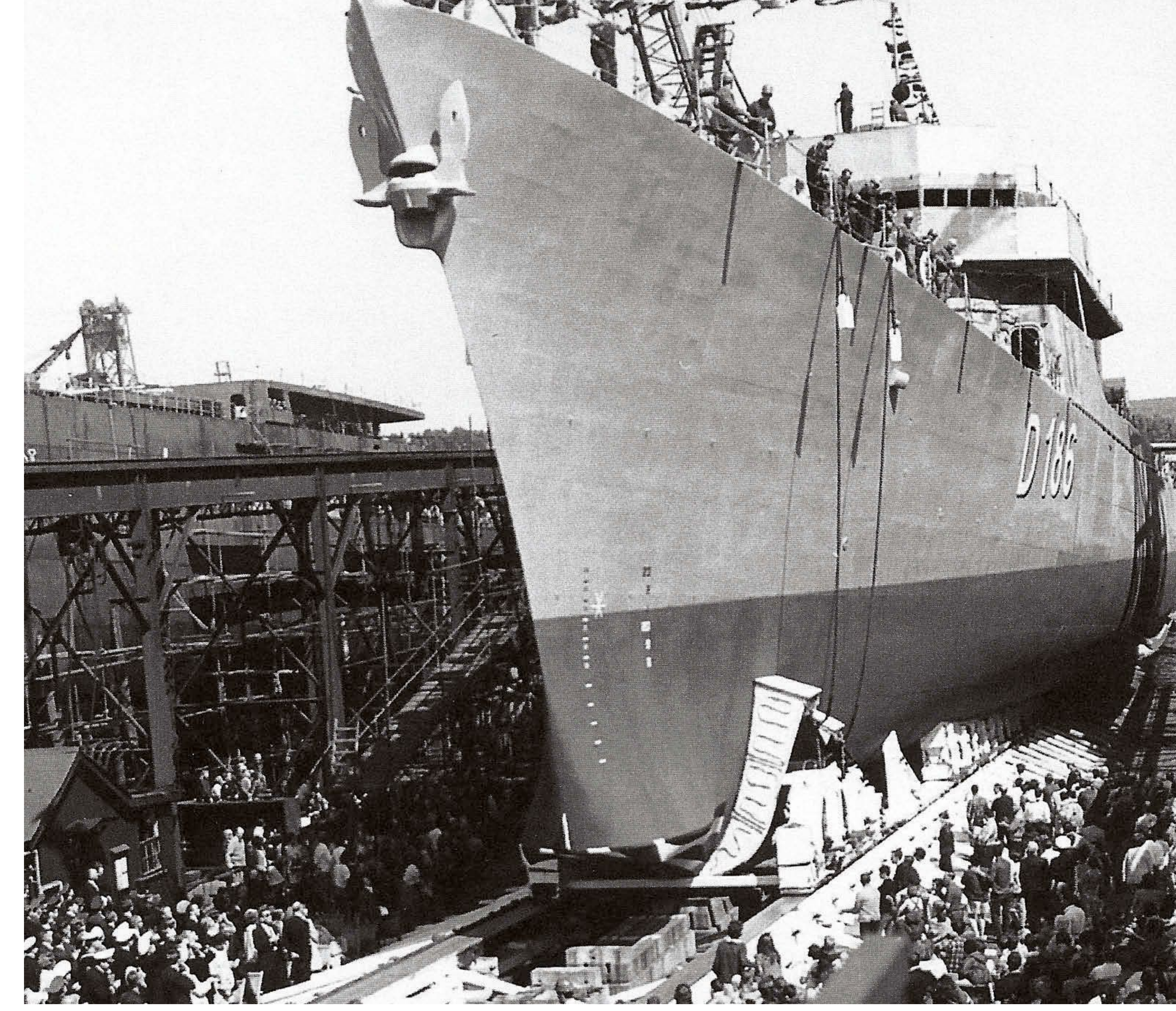
Das erstmalige Einlaufen der drei FK-Zerstörer LÜTJENS, MÖLDERS und ROMMEL in Kiel bildete eine besondere Zäsur in dem forcierten Modernisierungsprozess der Bundesmarine. Die Bundesmarine begann 1956 mit völlig veralteten Schiffen und Booten zur See zu fahren, die entweder von den Alliierten oder von Vorläuferorganisationen der Marine stammten. Die Planer der Marine suchten nach schnellen Möglichkeiten, die Flotte drastisch zu modernisieren, ganz besonders, um der sowjetischen Bedrohung durch Jagdbomber und Flugkörper zu begegnen. Bei der Entwicklung von ferngelenkten Flugkörpern und computergestützten Führungs- und Waffeneinsatzsystemen (FüWES) war die amerikanische Marine führend. In den 1950er-Jahren war die Computerentwicklung so weit fortgeschritten, dass mit der automatischen Datenverarbeitung NTDS (Naval Tactical Data System) und der über Kurzwelle und VHF erfolgenden Datenübertragung Link 11 die sachgerechten Lösungen bereitgestellt werden konnten. Allerdings waren die Computer noch so groß und schwer, dass man sie nur auf Flugzeugträgern und Kreuzern einbauen konnte.

Vom 12. November 1963 bis 4. Februar 1964 wurde der Autor (damals junger Oberleutnant zur See) zur Programmierausbildung an das Fleet Anti-Air Warfare Training Centre (FAAWTC), San Diego, Kalifornien, kommandiert. In einem umfangreichen Bericht wurden Vorschläge zur Einführung eines deutschen NTDS gemacht: „Die Wichtigkeit der elektronischen Datenverarbeitung und die ungeheure Arbeit, die vor der Marine liegt, um das Problem einer Lösung entgegenzuführen, lassen nur einen Entschluss zu: anfangen, um Erfahrungen zu sammeln, die weder aus dem Boden gestampft, noch von fremden Marinen übernommen werden können; anfangen und keine weitere Zeit verlieren, ganz gleich, wie eng der finanzielle Rahmen gesteckt ist.“

> **„(…) man wollte Flugkörper und kaufte gleich die Plattform mit“.**
>
> Fregattenkapitän Bernd Wülfing im Führungsstab der Marine 1965

Vorschlag mit Konsequenzen

Als der energische, einsatzerfahrene und unermüdliche Fregattenkapitän Bernd Wülfing im Führungsstab der Marine das Heft in die Hand nahm, begannen sich die Dinge in die richtige Richtung zu bewegen. Dann kam es



STAPELLAUF: **Genau um 12:54 Uhr am 13. April 1968 läuft D 186 MÖLDERS in Bath vom Stapel** Foto: US Navy

im Oktober 1964 zu der anfangs beschriebenen Tagung und den Vorschlägen von Bernd Wülfing. Für seine Empfehlung wurde Wülfing von seinen Vorgesetzten gerügt, weil er unautorisiert und unabgestimmt die genannten Vorschläge gemacht hatte. Dann kam ein Telefonanruf, dass er sofort zum Inspekteur der Marine, Vizeadmiral Zenker, kommen solle, der ihn fragte, wie man die genannten Vorschläge in die Tat umsetzen könne? Wülfing bekam Handlungsvollmacht und nun überstürzten sich die Ereignisse. Am 4. Dezember 1964 wurde im Führungsstab der Arbeitsausschuss „Command and Control" gegründet. Im nachgeordneten Bereich wurde am 5. Januar 1964 eine neue Arbeitsgruppe, genannt „Arbeitsgebiet Command and Control" (AG C/C), aufgestellt, der Vorläufer der späteren Kommando Marineführungssysteme.

Das erste, wichtigste und zeitkritischste Projekt war die Planung, Entwicklung und Beschaffung des Führungs- und Waffeneinsatzsystems für den Einbau auf den drei FK-Zerstörern der Klasse Z 103. Deutschland zahlte Besatzungskosten an die Alliierten, diese konnten gegen Beschaffungen in den betreffenden Ländern verrechnet werden.

Genügend Geld in der Kasse

Im Falle der USA war ein beachtliches Guthaben aufgelaufen und die Marine ergriff die Chance, um aus diesem Haushaltsposten drei DDG (Guided Missile Destroyer) der CHARLES F. ADAMS-Klasse zu kaufen. Hierfür wurde am 11. April 1964 ein deutsch-amerikanisches *Memorandum of Understanding* (MOU) abgeschlossen. Die FK-Zerstörer wurden fast baugleich wie die US-DDG bestellt. Die wesentliche Ausnahme sollte die Operationszentrale (OPZ) werden, die mit einem computergestützten System modernisiert und automatisiert werden sollte. Mit dem Kauf der FK-Zerstörer wurden die zwei wesentlichen Ziele der Marine erreicht, nämlich das Tartar-Flugkörpersystem (später Standard-Missile-1-Flugkörpersystem) und ein modernes Führungs- und Waffeneinsatzsystem kostengünstig und schnell zu beschaffen oder, wie FK Wülfing es ausdrückte, „man wollte Flugkörper und kaufte gleich die Plattform mit".

Im Frühjahr 1965 schrieb der Autor die Systemspezifikationen für das deutsche NTDS, welches mit dem Acronym SATIR (System zur Auswertung taktischer Informationen auf Raketenzerstörern) bezeichnet wurde. Die erste revolutionäre Entwicklung war die Installation des FüWES SATIR mit zwei Rechnern Univac USQ 20 B auf einem



ALTENTEIL: Letzte Station der MÖLDERS am Steg des Deutschen Marinemuseums in Wilhelmshaven
Foto: picture-alliance

„kleinen" Zerstörer („klein" bedeutet hier im Vergleich zu Flugzeugträgern und Kreuzern der US Navy). Die zweite revolutionäre Entwicklung war die Nutzung der automatischen Datenübertragung für die Koordination der Luftabwehr einer Task-Force-Group mit dem Link-11-Untersystem der Firma Collins. Die Software-Entwicklung, das heißt das Planen, Produzieren und Testen der Einsatzprogramme, wurde durch deutsche Arbeitsgruppen in enger Zusammenarbeit mit der Firma Univac und der US Navy vorangetrieben.

Amerikanische Zweifel

Während die Amerikaner daran zweifelten, dass die Deutschen es schaffen würden, auf einem Zerstörer ein NTDS zu installieren, sagten wir, dass man die Geräte liefern solle, dann würden wir die Software entwickeln und die Systemintegration machen. Am Ende war es ein großartiger Erfolg gegen alle Widerstände: Das System funktionierte gemäß der Leistungsbeschreibung und wurde im Zeit- und Kostenplan realisiert. Als der Autor später Erster Offizier auf der ROMMEL (1971–1973) und Kommandant auf der MÖLDERS (1975–1977) war, witzelte er über die „kleineren" Veränderungen des deutschen DDG: In der OPZ wurde das FüWES SATIR installiert, in der Offizierspantry wurde die Speiseeismaschine ausgebaut, der Kutter war deutscher Bauart und an Oberdeck gab es eine große Holzkiste, damit die deutschen Kartoffeln nicht verrotteten.

Die Einführung von SATIR gegen die vielen, zum Teil schweren Widerstände, sei es in der eigenen Marine, sei es in der Ministerialbürokratie, war ein großartiger Erfolg. Es war die deutsche Marine, die erstmalig die taktischen Probleme der automatisierten Lagedarstellung und des Datenaustausches quasi in Echtzeit für Zerstörer gelöst hatte. Allerdings hatte die US Navy dem deutschen Juniorpartner großzügige Entwicklungshilfe geleistet.

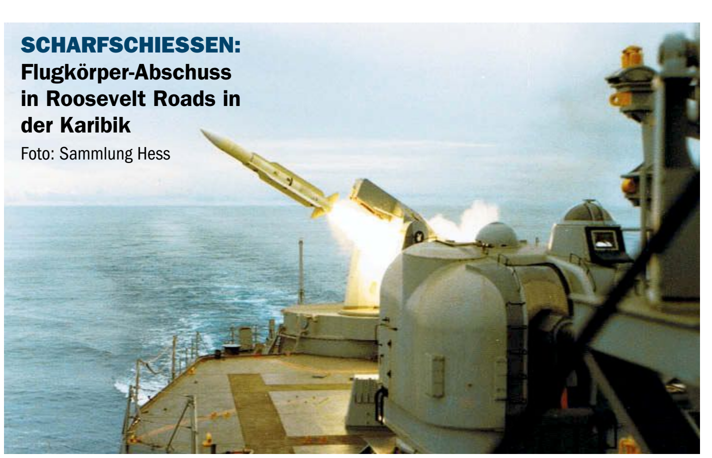
Der Höhepunkt des maritimen Kalten Kriegs wurde durch die weltweite sowjeti-

DATEN Bewaffnung und Sensoren

Schiffsmaße (L/B/T)	133 m/14 m/6,8 m
Bewaffnung ab 1982 in der Version Z 103B	
Nahbereichsgeschütz	2 x 127-mm-Geschütze, 2 x 20 mm
Schiff-Luft-Flugkörper	Standard Missile 1
Schiff-Schiff-Flugkörper	Harpoon
Nächstbereich-Flugkörper	RAM
U-Jagd-Raketenwerfer	ASROC
Torpedos	2 x Drillingrohrsätze, Torpedo US Mk 32
Sensoren	
4 x modernste Radare, Sonar, elektronische Unterstützungs- und Gegenmaßnahmen, Führungs- und Waffeneinsatzsystem	

IN SEE: D-186 in der Nordsee
Foto: ullstein bild


GROSSEXPONAT: Die MÖLDERS ist der Blickfang des Marinemuseums aus jeder Richtung
Foto: PIZ Deutsche Marine


SCHARFSCHIESSEN: Flugkörper-Abschuss in Roosevelt Roads in der Karibik
Foto: Sammlung Hess


ARTILLERIE: Zwei 127-Millimeter-Geschütze in automatischen Modell-10-Geschütztürmen sind die letzte Artillerieausstattung von D 186
Foto: picture-alliance

sche Marineübung „Okean 75" markiert. Die Bundesmarine antwortete mit der Erweiterung des Operationsgebiets in den Nordflankenraum, das sind die Nordsee, die Norwegensee und der Nordostatlantik. Als Beispiel für das erweiterte Einsatzprofil der FK-Zerstörer mögen die Einsätze der MÖLDERS während der Kommandantenzeit des Autors vom Januar 1975 bis September 1977 dienen. Im Februar und März 1975 nahm die MÖLDERS an den Übungen BIT 75 und SEF 1/75 teil, welche sich im Nebel und Sturm der Nordsee zur damals längsten nationalen Einsatzübung entwickelten.

Moderne Ausbildung

Vom 20. April bis 16. Mai 1975 beteiligte sich die MÖLDERS am britischen „Joint Maritime Course". Hinter dem unspektakulären Namen verbarg sich eine intensive und moderne Gefechtsausbildung zwischen Schottland und den Shetland-Inseln, bei der sich die MÖLDERS in der Luftverteidigung und ein deutsches U-Boot im Angriff besonders auszeichneten. Vom 2. bis 17. Juni 1975 fuhr die MÖLDERS nach Brest, um dem deutschen Botschafter in Frankreich, Sigismund von Braun, als Plattform für seinen offiziellen Besuch in der Bretagne zu dienen. Der Botschafter war von der Gastfreundschaft der MÖLDERS beeindruckt und freute sich darüber, dass er beim Anbordkommen und zum Abschied immer „ausgepfiffen" wurde, er meinte damit das ihm zustehende Zeremoniell mit Front und Seite. Während der Kieler Woche repräsentierte die MÖLDERS erneut, diesmal als Flottenflaggschiff.

Das Herbstmanöver „Botany Bay" im September 1975 war die Antwort der Marine im Nordflankenraum auf das sowjetische „Okean 75". Die MÖLDERS führte am Ende des Manövers die lange Kiellinie der Kriegsschiffe an, die den scheidenden Befehlshaber, Vizeadmiral Paul Hartwig, mit einem bemerkenswerten *Steampast* verabschiedeten. Zum einen beteiligte sich erstmals eine dänische Fregatte, die PEDER SKRAM, am deutschen Zeremoniell für den Befehlshaber der Flotte. Zum anderen reihte sich ein Kriegsschiffverband der DDR-Volksmarine in die Kiellinie ein, wurde aber ignoriert. Im Oktober 1975 konnte der Autor als Kommandant seine eigenen Schießübungen zwischen Schottland und den Shetland-Inseln organisieren, denn die Schießgebiete in der westlichen Ostsee und in der deutschen Bucht waren für einen FK-Zerstörer immer zu klein und die Zieldarstellung völlig unzureichend.

> „Das umfangreiche NTDS, das wir auf unseren Trägern und Kreuzern einbauen, bekommt ihr auf euren Zerstörern nicht unter."
>
> Kommentar eines US-Marinefachmanns in der Planungsphase der Zerstörerklasse 103

In der ersten Jahreshälfte 1976 operierte die MÖLDERS in der Norwegensee und im englischen Kanal bei einem verkürzten „Operational Sea Training" in Portland, UK. Bei der Kieler Woche war sie erneut Flottenflaggschiff, diesmal für den Befehlshaber der Flotte, Vizeadmiral Hans-Helmut Klose. Mit einer Familienfahrt verabschiedete sich die Besatzung von den Familienangehörigen, denn am 16. August 1976 begann die große Reise über den Atlantik in die Karibik. In Brest wurden Flugkörper umgeladen, in Ponta Delgada, Azoren, wurde Heizöl gebunkert und vor Norfolk, Virginia, wurde in einem großzügigen Übungsgebiet für die spätere Schieß- und Gefechtsausbildung trai-



FEUERSCHWEIF: Scharfschießen mit einer Luftabwehrrakete SM1 im Seegebiet vor Roosevelt Roads am 29. März 1999 Foto: picture-alliance

niert. Am 18. September 1976 nahm die Besatzung der MÖLDERS an der Steuben-Parade in New York teil.

Paradieren in New York

Es war ein fröhliches Fest, die Besatzung war von der Gastfreundschaft begeistert und bei der Parade übertrafen die exakt marschierenden Seeleute in ihren blau-weißen Uniformen das Kamelle werfende Dreigestirn von Köln in der Publikumsgunst. In Mayport und Fort Lauderdale, Florida, bereitete sich die MÖLDERS auf das ASROC-Schießen im „Tongue of the Ocean“ vor. Dieses hermetisch abgeriegelte Tiefwasser-Seegebiet zwischen den Bahamas-Inseln ist das Test- und Übungsgebiet für die nuklearangetriebenen U-Boote der US Navy. Es war eine besondere Herausforderung, ein Atom-U-Boot zu jagen und zwei ASROC's zu schießen. Als einzeln fahrendes Überwasserschiff hat man gegen ein Atom-U-Boot keine Chance, es sei denn, das U-Boot verhält sich kooperativ, damit das ASROC-Schießen erfolgreich absolviert werden konnte.

In San Juan, Puerto Rico und in Roosevelt Roads bereitete sich die MÖLDERS auf das Flugkörperschießen in dem riesigen Übungsgebiet vor, in dem sonst die amerikanischen Flugzeugträger-Flotten ihre Einsatzausbildung absolvierten. Neben den Mach 1 fliegenden Zieldrohnen wurde diesmal eine Mach 2 fliegende Zieldrohne bereitgestellt; wo sonst bekommt man diese herausfordernde Aufgabe gestellt? In Guantanamo Bay, Kuba, fand bei der Fleet Training Group die dreiwöchige Gefechtsausbildung statt. Neben der harten Arbeit rund um die Uhr und der intensiven, detailexakten Schieß- und Gefechtsausbildung rissen die *German Boys* die amerikanischen Ausbilder aus ihrem tropischen Alltag, indem die „German Caribbean Defense Force“ zu einem Oktoberfest einlud. Guantanamo war nach den Regeln der US Navy eine alkoholfreie Zone, aber die Seeleute der MÖLDERS hatten Bier, die Köche bereiteten bayerische Schmankerln und die Bordkapelle spielte besten Jazz. Die Gefechtsausbildung wurde mit der Note „Exzellent“ bestanden. Mit Respekt und Wehmut verabschiedeten uns die amerikanischen Freunde: *Vayan con Dios!* Das Wochenende zur Erholung verbrachte die Besatzung auf der Insel Barbados, von der die Bewohner sagen, sie sei 34 Kilometer lang und ein Lächeln breit. Nun ging es über die Azoren zurück ins herbstlichgraue Brest. Und von dort aus zur Höchstfahrterprobung im Vier-Kessel-Betrieb mit 32+ Knoten auf Heimatkurs.

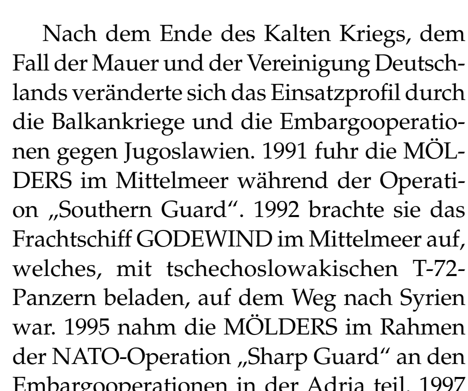
Ein besonderer Manövertreffer

Im Februar und März 1977 fuhr die MÖLDERS im Verband mit den Zerstörern HESSEN, SCHLESWIG- HOLSTEIN und der Fregatte LÜBECK ins Mittelmeer nach Toulon. Das FK-Schießen mit Luft- und Seeziel-FK wurde beim Centre d'Essais de Mediterannée erfolgreich absolviert, jedoch wurden an die Standfestigkeit der Schiffe und die Schiffssicherung besondere Anforderungen gestellt. Nach dem Passieren der Straße von Gibraltar wurde die LÜBECK von der spanischen Küstenartillerie in Melilla mit einer Granate in der Offiziersmesse getroffen. Auf der Schießbahn für das MM-38-Schießen wurde die HESSEN während der Mittagspause von einem außer Kontrolle geratenen, ferngesteuerten Scheibenschlepper gerammt. Nach dem dritten und letzten FK-Schuss der MÖLDERS befand sich die Besatzung im Übungsmarsch und Seeverschlusszustand unter Deck beim Mittagessen.

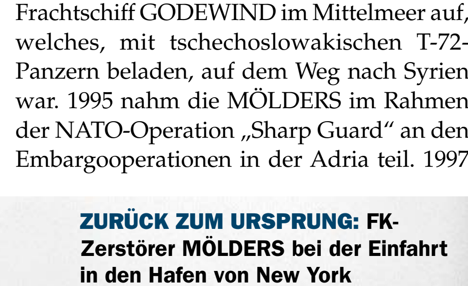
Am 2. März 1977, 12:41 Uhr, kollidierte die außer Kontrolle geratene Zieldrohne CT 20 mit den Brückenaufbauten der MÖLDERS, das zerstäubte Kerosin verursachte ein Flammenmeer auf dem Mitteldeck und das Triebwerk des Flugkörpers bohrte sich in den achteren Schornstein. Die gefechtserprobte Besatzung hatte in wenigen Minuten das Feuer unter Kontrolle. Dem über Bord geschleuderten Seemann wurde das Leben dadurch gerettet, dass die brennende Kleidung im Meerwasser gelöscht wurde; ein hinterhergesprungener Offizier zog ihn ins Rettungsnetz, der Schiffsarzt brachte ihn mit dem Helikopter ins Hospital nach Toulon.



BADEVERGNÜGEN: Schwimmbad auf dem Flugkörper-Deck während der Atlantiküberquerung Foto: Sammlung Sigurd Hess



RECHNERGESTÜTZT: Blick in die Fernmeldezentrale der MÖLDERS im Museumszustand Foto: Ulf Kaack



BOOTSMANÖVER: Der Kutter deutscher Bauart der MÖLDERS wird abgefiert Foto: Sammlung Sigurd Hess



BRÜCKE: Von hier kamen über 34 Dienstjahre lang die seemännischen Kommandos Foto: Ulf Kaack





BEENGT: Das Platzangebot für die Mannschaften der Besatzung folgte amerikanischen Vorstellungen: viele Männer in engen Sammelkojen und funktionalen Aufenthaltsbereichen (Foto ganz unten) Foto: Ulf Kaack

Die Besatzung hatte sich in dieser wahrhaft brenzligen Gefechtssituation hervorragend bewährt, der Kommandant war stolz auf ihre Leistungen, ihre Haltung und ihr Können. Am 30. September 1977 übergab der Autor die MÖLDERS an seinen Nachfolger. Die vier Vorgänger und neun Nachfolger als Kommandanten und deren Besatzungen hatten nicht minder herausfordernde Erlebnisse und Erfahrungen. Durch zweimalige Umbauten und Modernisierungen wurden die FK-Zerstörer auf dem neuesten Stand der Technik gehalten.

Nach dem Ende des Kalten Kriegs, dem Fall der Mauer und der Vereinigung Deutschlands veränderte sich das Einsatzprofil durch die Balkankriege und die Embargooperationen gegen Jugoslawien. 1991 fuhr die MÖLDERS im Mittelmeer während der Operation „Southern Guard". 1992 brachte sie das Frachtschiff GODEWIND im Mittelmeer auf, welches, mit tschechoslowakischen T-72-Panzern beladen, auf dem Weg nach Syrien war. 1995 nahm die MÖLDERS im Rahmen der NATO-Operation „Sharp Guard" an den Embargooperationen in der Adria teil. 1997 war sie Führungsschiff für den ersten deutschen Kommandeur einer NATO Standing Naval Force Atlantic (SNFL), 1998 und 2002 erneut Führungsschiff für die deutschen Kommandeure der NATO Standing Naval Force Mediterranean (SNFM).



ZURÜCK ZUM URSPRUNG: FK-Zerstörer MÖLDERS bei der Einfahrt in den Hafen von New York Foto: Sammlung Sigurd Hess

Die letzte Pflicht

Am 20. November 2002 fand die letzte Familienfahrt von Kiel aus statt. An Bord waren zwölf der 14 Kommandanten, die die MÖLDERS während 34 Jahren geführt hatten. Danach wurde sie aus der Fahrbereitschaft genommen und am 28. Mai 2003 in Wilhelmshaven außer Dienst gestellt. Es ist der Initiative und dem besonderen Einsatz des Erstkommandanten Günter Fromm, ehemaliger Befehlshaber der Flotte und nun VAdm. a. D., zu verdanken, dass die MÖLDERS am 23. Juni 2005 in Wilhelmshaven in den Museumsdienst gestellt werden konnte. Seitdem liegt die MÖLDERS am Kai des Deutschen Marinemuseums (DMM). Als Museumsschiff ist sie Teil der bewahrenswerten Tradition der deutschen Marine. So kann man bei besonderen Anlässen die „alte Lady" über die Toppen geflaggt bewundern. ⚓

Feuer an Bord

„Achtung, dies ist keine Übung!“



Feuer im Schiff! – Der Alptraum eines jeden Seemanns. Für den Funkgefreiten Oliver Kunz wurde er im Dezember 1987 an Bord der MÖLDERS zur gefährlichen Realität. Ein Zeitzeugenbericht

Von Ulf Kaack

Oliver Kunz stammt aus dem tiefen Binnenland, aus dem baden-württembergischen Ostfildern nahe Stuttgart. Seinen Kindheitstraum von der Seefahrt konnte er bei der Bundesmarine realisieren. Die Grundausbildung absolvierte er – halb fachlich, halb militärisch – ab April 1987 an der Marinefernmeldeschule in Eckernförde und erweiterte seine Kenntnisse als Tastfunker anschließend an der Fernmeldeschule Flensburg-Mürwik.

„Natürlich war ich scharf auf ein Bordkommando“, erinnert sich der heute 50-Jährige. „Möglichst groß sollte der Dampfer sein und eine lange Reise unternehmen. Eine Verwendung an Land wäre nichts für mich gewesen. Ich hatte Fernweh und war gierig auf Salzwasser.“

Frisch zum Gefreiten befördert, sollte er am 1. Oktober 1987 seinen Dienst auf dem Lenkwaffenzerstörer MÖLDERS antreten, der zu diesem Zeitpunkt als Bestandteil des STANAVFORMED-Einsatzverbandes der NATO im Mittelmeer operierte. Verletzungsbedingt verzögerte sich jedoch sein Dienstantritt. Doch Anfang Dezember 1987 war es so weit: Mit einer Transall der Luftwaffe flog er nach Palma de Mallorca. Oliver Kunz: „Ich ging an Bord und geriet direkt in eine Nikolausfeier der Mannschaftsdienstgrade. Eine echte Feuertaufe war das, die Jungs konnten feiern. Sechs Tage lag die MÖLDERS auf der spanischen Insel und mein neuer Job begann mit viel Freizeit.“

Kurs Heimat

Nach dem Auslaufen mit Kurs auf den Heimathafen Kiel fand sich der Gefreite auch ohne eine gezielte Einarbeitung schnell in die Abläufe und die Routine des Funkbetriebs ein. Gibraltar wurde passiert. Auf nunmehr nördlichem Kurs ging es durch die stürmische Biskaya, wo Kunz seine Resistenz gegen Seekrankheit unter Beweis stellen konnte.

NACH DEM BRAND: Im klassischen AGA, dem Arbeits- und Gefechtsanzug, posiert Kunz im Funkraum Foto: Sammlung Kunz



WIEDERSEHEN: Fast drei Jahrzehnte war der Stuttgarter Oliver Kunz nicht mehr an Bord der MÖLDERS, auf der er 1987 den Feueralarm erlebte hatte. Im Sommer 2015 stattete er seinem alten Schiff einen Besuch ab Foto: Ulf Kaack

Während der Passage durch den Ärmelkanal kam es am Abend des 15. Dezember 1987 zu einem Großbrand. Das Feuer brach – ausgelöst durch eine Fritteuse – in der Kombüse aus. Schnell griffen die Flammen durch Kabelbahnen und Abluftschächte auf weitere Bereiche des Zerstörers über.

Oliver Kunz erinnert sich, als sei es gestern gewesen: „Wir hatten eine körperlich sehr anstrengende ABC-Schutz-Übung hinter uns und waren gerade völlig ausgepowert und verschwitzt ins achterliche Mannschaftsdeck zurückgekehrt. Ich stand da in Unterhose, bereit zum Duschen, und wunderte mich, dass manche Kameraden noch in ihren blauen Arbeits- und Gefechtsanzügen rumstanden, ohne sich frischzumachen. Schöne Stinker, dachte ich. Plötzlich – so gegen 19 Uhr muss das gewesen sein – dröhnte eine Durchsage aus der Bordsprecheranlage: Alle Mann auf Gefechtsstation, Feuer im Schiff!“

Von den Mannschaften rührte sich niemand. Zwei Übungen direkt hintereinander? Das kann nicht sein, so ihre Meinung,



SPARTANISCH: Das achterliche Mannschaftsdeck der MÖLDERS, der Schlaf- und Aufenthaltsort von Kunz und seinen Kameraden. Das untere Bild zeigt denselben Ort nach dem Brand
Fotos: Ulf Kaack, Oliver Kunz

da muss doch ein Irrtum vorliegen. 30 Sekunden später dann eine erneute Durchsage, diesmal unmissverständlich: „Alle Mann auf Gefechtsstation, dies ist keine Übung! Achtung, dies ist keine Übung! Feuer im Schiff, Feuer in der Kombüse!“

Auf Gefechtsstation

Schlagartig herrschte hektische Betriebsamkeit im Deck. Kunz musste sich noch einsatzbereit machen, während seine Kameraden schon auf dem Weg zu ihren Gefechtsstationen waren. Als Letzter enterte er mit Schwung den Niedergang hoch und stieß mit dem Kopf brutal gegen das geschlossene Schott: „Das stand normalerweise immer offen, im damaligen Verschlusszustand aber natürlich nicht. Ich stürzte den Niedergang hinunter und war erst mal zehn Minuten bewusstlos.“

Als Oliver Kunz wieder zu sich kam, leicht benebelt und mit Kopfschmerzen, begab er sich zu seiner Gefechtsstation, dem unmittelbar hinter der Brücke gelegenen Funkraum: „ Der stand zu diesem Zeitpunkt im Vollbrand. Ich lief durch das achterliche Steuerbordschott nach vorn, doch das Schott zum Funkraum ließ sich nicht öffnen.“

Einzig über das ASROC-Deck zwischen den Aufbauten hätte der Gefreite nun noch sein Ziel erreichen können. Doch auch dieser Weg war versperrt. Hier stieß er auf einen Löschtrupp, der in den stark verqualmten Gang Richtung Funkraum, Brücke und Operationszentrale Löschwasser pumpte. Schon hatte Oliver Kunz einen Schlauch über der Schulter und half tatkräftig bei der Feuerbekämpfung mit, spülte Tonnen von Seewasser und Löschschaum in den vor ihm liegenden Brandherd.

SCHMERZHAFT: Beim Aufentern „kollidierte“ der Kopf von Oliver Kunz damals mit dem geschlossenen Schott Foto: Ulf Kaack

ERINNERUNG: Exakt an dieser Stelle, dem ASROC-Deck, war der damalige Gefreite an den Löscharbeiten beteiligt Foto: Ulf Kaack

Vermisst

Knapp drei Stunden arbeitete Oliver Kunz hier fast bis zum Umfallen. Dann kam ein Kamerad zu ihm, war völlig außer sich: „Die gesamte Mannschaft außer den noch arbeitenden Löschtrupps hatte sich auf Befehl des Kommandanten auf dem Achterdeck versammelt. 300 Mann waren angetreten, nur meine Wenigkeit fehlte. Ich wurde als vermisst gemeldet und überall auf der MÖLDERS gesucht. Man machte sich richtig Sorgen um mich. Klar, mein Verhalten war in dieser Situation fernab jeglicher Dienstvorschrift. Es ist, meine ich aus heutiger Sicht, meiner damaligen Unerfahrenheit, der allgemeinen Hektik und falschem Ehrgeiz innerhalb der Gefahrensituation geschuldet. Zum Glück blieb die Verfehlung seitens meiner Vorgesetzten ungeahndet.“

Nach einem kurzen Moment des Durchatmens stand prompt die nächste Stresssituation an. „Angetreten auf dem Achterdeck, schoss der Erste Funkmeister auf uns zu, fuchtelte wild mit den Händen und



VERNICHTET: Restlos ausgebrannt war auch die Operationszentrale mitsamt ihrer Elektronik Foto: Oliver Kunz



HARTE ARBEIT: Die Funkempfangsantennen mussten mangels Elektrizität per Hand an Deck gelegt werden Foto: Ulf Kaack

schrie in den Lärm eines plötzlich anfliegenden Helikopters hinein!", erinnert sich Oliver Kunz. Der Grund: Der Bordhubschrauber der Fregatte NIEDERSACHSEN näherte sich, um neue Feuerlöschausrüstung und Pressluftflaschen für die Atemschutzgeräteträger abzuwinschen. Das Problem: Die achterlichen, rund acht Meter hohen Funkempfangsantennen waren noch aufgerichtet und stellten in der Dunkelheit eine schwere Gefährdung des Helikoptermanövers dar. Ohne Strom mussten Kunz und seine Kameraden die beiden Antennen in schweißtreibender Arbeit mittels des mechanischen Handrads in die Waagerechte bringen.



RAUE SEE: In der Biskaya ging es richtig zur Sache Foto: Oliver Kunz

Manövrierunfähig im Ärmelkanal

Weit nach Mitternacht kam dann die Meldung: Feuer aus! Die Brandwachen zogen auf. Von der Besatzung konnte in dieser Nacht niemand schlafen. „Über eine Stunde lang lagen wir manövrierunfähig mitten im dicht befahrenen Ärmelkanal, weil die Ruderanlage ausgefallen war", erinnert sich der Zeitzeuge. „Eine Aussage des Kommandanten gegenüber einem Kameraden macht mich heute noch nachdenklich: Wenn die Fregatte NIEDERSACHSEN nicht bei uns gefahren wäre und die MÖLDERS mit Feuerlöschgerät versorgt hätte, dann hätte er den Befehl gegeben, alle Mann in die Rettungsinseln zu schicken und das Schiff zu sprengen! – Was dann wohl passiert wäre?"

„Ohne den Einsatz des Bordhubschraubers der NIEDERSACHSEN wären wir nicht so glimpflich davongekommen."

Der Zerstörer konnte anschließend seinen Heimathafen in Kiel aus eigener Kraft anlaufen. Die Bordroutine war auf diesem letzten Abschnitt des Einsatzes nachhaltig gestört. Außer belegten Brötchen und Süßigkeiten gab es wegen der restlos zerstörten Kombüse nichts zu essen. Die Kojen im Mannschaftsdeck waren teilweise doppelt belegt, da die Unterkünfte der Offiziere und Unteroffiziere nicht mehr bewohnbar waren. Ein Marinesoldat musste mit schwerer Rauchvergiftung medizinisch behandelt werden.

„Für mich war dies das größte Abenteuer, das ich jemals erlebt habe", bilanziert Oliver Kunz. „Und was mich so wundert, damals wie heute, ist, mit welcher Gelassenheit ich auf diesem ASROC-Deck stand und dort bei der Brandbekämpfung mitgearbeitet habe. Ich bin mir sicher, bis heute nie wieder so eine Abgeklärtheit gespürt zu haben."

Zum Obergefreiten befördert

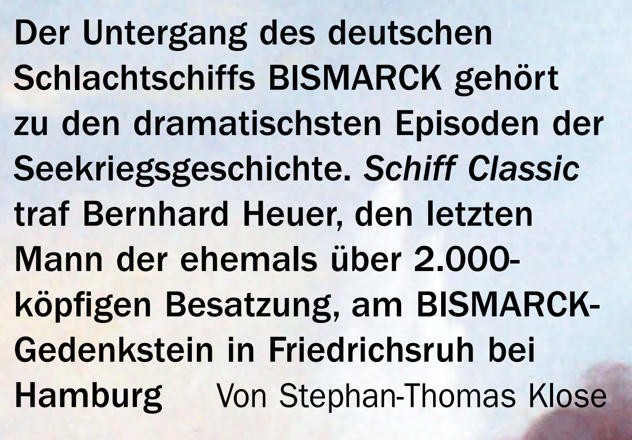
Nach dem Einlaufen in den Marinestützpunkt Kiel und dem anschließenden Verholen der MÖLDERS zur HDW-Werft wurde Oliver Kunz zum Obergefreiten befördert und auf das Schwesterschiff des Havaristen, die ROMMEL, versetzt.

An Bord des Lenkwaffenzerstörers unternahm er dann noch zwei weitere schöne und spannende Reisen: „Zuerst ging es an die wilde norwegische Küste und in den Hardangerfjord. Anschließend folgte das absolute Highlight meiner Marinezeit, eine Fahrt in die Karibik. Nicht übel für einen wehrpflichtigen Tastfunker aus dem Binnenland!" ⚓

Bernhard Heuer – der letzte Mann der BISMARCK

„Ich hatte mit dem Leben abgeschlossen“

DAS LETZTE GEFECHT: Als die BISMARCK gegen eine vernichtende Übermacht stand und schließlich sank, war auch Bernhard Heuer an Bord. Gemälde des Marinemalers Olaf Rahardt Foto: ullsteinbild



Der Untergang des deutschen Schlachtschiffs BISMARCK gehört zu den dramatischsten Episoden der Seekriegsgeschichte. *Schiff Classic* traf Bernhard Heuer, den letzten Mann der ehemals über 2.000-köpfigen Besatzung, am BISMARCK-Gedenkstein in Friedrichsruh bei Hamburg Von Stephan-Thomas Klose



IM GESPRÄCH: **Bernhard Heuer (rechts) mit Stephan-Thomas Klose in Friedrichsruh**
Foto: Wolf-Christian Nerger

LETZTE RETTUNG: **Für wenige Männer der BISMARCK ist die HMS DORSETSHIRE die letzte Chance zum Überleben, auch für Bernhard Heuer** Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann



Der alte Herr ist ganz in sich versunken. Sein Blick schweift in die Ferne. Auf der dunkelblauen Krawatte und am Revers seines dunkelblauen Blazers trägt er ein Wappen, das drei Kleeblätter und drei Eichenblätter zeigt: Glück und Beständigkeit. Es ist das Wappenschild des Hauses Bismarck. Aber es war auch das Wappen eines Schiffes, seines Schiffes, das zu den bekanntesten der Seefahrtsgeschichte gehört: der BISMARCK. US-Regisseur James Cameron nannte sie in seinem Film von 2005 auch die „deutsche TITANIC" und „einen Mythos", weil die BISMARCK das größte und modernste Kriegsschiff ihrer Zeit war, als unbesiegbar und unsinkbar galt und doch schon auf ihrer ersten Fahrt nach neun Tagen Einsatz mit 2.145 Mann (die „Marinekameradschaft BISMARCK sprach sogar von 2.371 Mann) im Ostatlantik unterging. Nur 116 Besatzungsmitglieder wurden damals gerettet.

Das ist jetzt 74 Jahre her, aber Bernhard Heuer (93) kommt immer noch zur schlichten Erinnerungsstätte mit Kreuz und Anker

ZUR PERSON Maschinengefreiter Bernhard Heuer

Bernhard Heuer wurde am 30. Juli 1922 in Gelsenkirchen-Nordhausen geboren. Nach einer dreijährigen Lehre zum Handformer für Metallguss („nach meinen Formen wurden Hunderttausende von 125er-Schraubstöcken hergestellt") meldete er sich 1939 freiwillig zur Kriegsmarine. Inspiriert hatten ihn die Erzählungen seines Stiefvaters, der bei der Handelsmarine gewesen war. Seine Ausbildung erhielt er im Marinestützpunkt Eckernförde. Als Maschinengefreiter wurde Bernhard Heuer dann im September 1940 aus der Durchgangskompanie in Swinemünde auf die BISMARCK kommandiert. Nach der Entlassung aus der Kriegsgefangenschaft in Kanada und England 1947 arbeitete Bernhard Heuer wieder als Handformer und Mustermacher. Er lebt heute in der Nähe seiner Tochter in Eckernförde.



BEGEGNUNG: Bernhard Heuer mit einem Modell „seines Schiffs" am 70. Jahrestag des Untergangs (27. Mai 2011). Foto: Stephan-Thomas Klose



DIE BISMARCK auf ihrer einzigen und letzten Einsatzfahrt vom 18. bis 27. Mai 1941. Begleitet wurde das deutsche Flottenflaggschiff anfangs vom Schweren Kreuzer PRINZ EUGEN
Foto: Marinegemälde Randall Wilson/Sammlung Stephan-Thomas Klose

auf der Rückseite des Fürst-Bismarck-Mausoleums in Friedrichsruh bei Hamburg. Er ist der letzte Mann der Besatzung, der am „Untergangstag" für seine Rettung danken und der Tausenden jungen Seemänner gedenken kann – das Durchschnittsalter auf der BISMARCK, die 1941 auf dem brennenden Schiff oder im 13 Grad kalten Wasser ihren Tod fanden, war 24 Jahre. Es gibt Lieder über die BISMARCK („Sink the BISMARCK"), Spiel- und Dokumentarfilme („Die letzte Fahrt der BISMARCK") sowie unzählige Bücher und Dokumentationen. Aber Bernhard Heuer war dabei …

Er ist der letzte Augenzeuge des Dramas. Er ist der Letzte, der noch berichten kann, was er am 27. Mai 1941 an Bord der BISMARCK erlebt hat, als das Flaggschiff der deutschen Kriegsmarine nach einer dramatischen Verfolgungsjagd – nur 400 Seemeilen von Brest entfernt – mit zerstörter Ruderanlage auf sein sicheres Ende im Morgengrauen wartete. Bernhard Heuer tat damals Dienst als Maschinengefreiter im Wellentunnel des Steuerbord-Turbinenraumes. Mit 17 Jahren hatte er sich freiwillig zur Kriegsmarine gemeldet. Nach seiner Grundausbildung im Marinestützpunkt Eckernförde erhielt er im September 1940 eine Kommandierung auf die BISMARCK und war am 18. Mai 1941 mit dem Schiff von Gotenhafen (Gdingen) zum Unternehmen „Rheinübung" in den Nordatlantik ausgelaufen.

***Schiff Classic:** Waren Sie stolz darauf, auf die BISMARCK zu kommen?*

Bernhard Heuer: Was heißt stolz? Ich hatte mir das ja nicht aussuchen können. Aber ich fühlte mich schon meines Lebens sicher, wie man so sagt. Was sollte mir an Bord der BISMARCK schon passieren? Ich weiß noch, wie mich das V-Boot mit weiteren Kamera-

MASCHINENGEFREITER: *Schiff Classic*-Gesprächspartner Bernhard Heuer war Besatzungsmitglied der BISMARCK. Das Foto zeigt ihn 1940 als 18-jährigen Matrosen
Foto: Sammlung Stephan-Thomas Klose

IN GEFANGENSCHAFT: Besatzungsmitglieder der BISMARCK 1942 in Kanada. Die Uniformen hatte das Deutsche Rote Kreuz geschickt. Hinten mit Pfeil Bernhard Heuer
Foto: Sammlung Stephan-Thomas Klose

den übersetzte: Da lag die BISMARCK auf Reede in Gotenhafen. Es war ein gewaltig großes Schiff.

SC: Wie hat man sich das Leben an Bord eines solchen Kriegsschiffes vorzustellen?

Bernhard Heuer: Das Leben war wie in einer Kaserne. Auf dem Schiff waren der Flottenstab, ein Prisenkommando, sogar zahlreiche Beobachter, Journalisten und Kameramänner. Alles in allem etwa 2.500 Mann. Die Schiffsbesatzung bestand aus zwölf Divisionen, von denen jede 150 bis 200 Mann umfasste. Ich gehörte zu einer der drei technischen Divisionen, der X. Division, die sich ein Wohndeck teilten und in einem Drei-Wachen-Rhythmus zu je vier Stunden, also beispielsweise 24 bis 4 Uhr, 4 bis 8 Uhr usw. eingesetzt waren – Vorwache, Hauptwache und Nachwache. Vier Stunden am Tag hatten wir absolut frei, die anderen Freiwachen wurden zur Nachwache oder Vorwache, zur Leckabwehr und anderen Übungen genutzt. In der Freiwache habe ich meist geschlafen. Man war ja ständig müde. Die Mannschaften schliefen in Hängematten. Ich ging auch gerne mal in die Kantine, wenn sie geöffnet war. Dort gab es Schokolade und Bier – zollfrei. Die Verpflegung war sehr gut und abwechslungsreich an Bord.

SC: Die BISMARCK sollte heimlich in den Atlantik auslaufen. Aber schon in der Dänemarkstraße wurde sie bekanntlich aufgeklärt und am 24. Mai von den englischen Kriegsschiffen HOOD und PRINCE OF WALES nördlich von Island gestellt. Es kam zu einem Gefecht, bei dem der Schlachtkreuzer HOOD versenkt wurde und mit 1.416 Mann unterging. Was haben Sie von diesem ersten Gefecht an Bord mitbekommen?

Bernhard Heuer: Ich habe das gar nicht richtig mitbekommen, denn ich war ja immer unter Panzerdeck. Aber ich weiß noch, dass sich das Schiff etwas auf die Seite legte, wenn die schwere Artillerie eine Breitseite geschossen hat. Das Geschützfeuer selbst konnte ich auf meiner Station tief unten im Schiff unter der Wasserlinie kaum wahrnehmen. Ich konnte auch fremdes und eigenes Feuer nicht unterscheiden, denn die Turbinen waren ja laut und die schwere Panzerung des Schiffes ließ nichts durch. Allerdings flogen

HINTERGRUND Die letzte Fahrt der BISMARCK

Das am 24. August 1940 in Dienst gestellte Schlachtschiff galt als das größte und modernste Kriegsschiff, das die Welt zur damaligen Zeit gesehen hatte. Die BISMARCK war 251 Meter lang, 36 Meter breit und hatte eine maximale Wasserverdrängung von 53.165 Tonnen. Die Stammbesatzung bestand aus etwa 2.000 Mann. Ihre Standfestigkeit, Sinksicherheit und Feuerkraft waren zum damaligen Zeitpunkt unübertroffen. Im Maschinenraum arbeiteten drei Turbinen mit einer Gesamtleistung von 138.000 Wellen-PS, die eine Höchstgeschwindigkeit von 30,8 Knoten (rund 57 km/h) ermöglichten. Ihre Bewaffnung bestand aus acht 38-Zentimeter-Geschützen (Schwere Artillerie) in je zwei Doppeltürmen vorn und achtern (Reichweite 36,6 Kilometer), zwölf 150-Millimeter-Geschützen (Mittlere Artillerie) in sechs Zwillingstürmen (drei an jeder Seite) sowie 52 Flugabwehrgeschützen diverser Kaliber. Im Juni 1989 wurde das Wrack der BISMARCK von dem amerikanischen Tiefseeforscher Robert Ballard in 4.800 Meter Tiefe entdeckt. Die Bilder der BISMARCK zeigen ein aufrecht auf dem Meeresgrund aufsitzendes Schiff, dessen Bug immer noch Richtung Frankreich weist. Weitere Informationen zur BISMARCK: www.bismarck-class.dk, www.diebismarck.de



ERPROBUNG: Die BISMARCK im Dezember 1941 in Hamburg Foto: Blohm und Voss/Sammlung Klose

hin und wieder Schrauben durch die Luft. Und dann wurde durchgegeben, dass wir die HOOD versenkt hatten! Das war unglaublich und schlimm für die Engländer. Aber wir haben gejubelt, denn im Krieg heißt es ja immer: die oder wir.

SC: Nach der Versenkung der HOOD verfolgten alle verfügbaren britischen Schiffe die BISMARCK. Ein fataler Zufallstreffer in der Ruderanlage am Abend des 26. Mai machte das Schiff schließlich kurz vor Erreichen des Operationsgebietes der deutschen Luftwaffe manövrierunfähig. Jetzt war man den Verfolgern ausgeliefert. Wie haben Sie die letzte Nacht an Bord verbracht? Wusste jeder, dass die Nacht vom 26. auf den 27. Mai die letzte Nacht des Schiffes und damit vermutlich auch die letzte eigene Nacht war?

Bernhard Heuer: Ich wusste das. Das war jedem bewusst. Es hatte ja eine Lautsprecherdurchsage unseres Admirals gegeben. Ich kann mich noch genau erinnern, wie um Mitternacht eine Ansprache des Flottenchefs, Admiral Lütjens, durch die Schiffsmeldeanlage in alle Stationen übertragen wurde. Die war nicht angenehm für uns. Der wusste, dass wir vor dem Ende standen, und hat uns darauf vorbereitet. Er hat gesagt: „Es gibt kein Entrinnen mehr. Gegen 4 Uhr wird uns der englische Flottenverband eingekreist haben." Da habe ich mit dem Leben abgeschlossen. Aber so ist das im Krieg: Wir hatten die HOOD versenkt und jetzt waren wir selber dran.

SC: Um 8:47 Uhr morgens beginnt das letzte Gefecht mit überlegenen britischen Einheiten. 2.876 Granaten aller Kaliber werden teils aus kürzester Entfernung über eineinhalb Stunden lang auf die BISMARCK abgefeuert. Nach etwa 45 Minuten ist das Schiff verteidigungsunfähig. Überall an Bord wüten Brände. Wie konnten Sie die BISMARCK schließlich verlassen?

Bernhard Heuer: Um 10 Uhr etwa kam über die Schiffsmeldeanlage der Befehl: „Maßnahme Versenken. Alle Mann von Bord!" Ich blieb trotzdem mit den anderen sieben Kameraden bis zuletzt auf meiner Station im Turbinenraum. Irgendwann sind wir dann doch raus. Den Fluchtweg nach oben kannten wir; wir hatten das ja immer und immer wieder geübt. Trotz der Schräglage kam ich ungehindert durch. Ich kann mich nicht mehr erinnern, wie es an Oberdeck aussah, hatte auch nicht viel Zeit, mich umzusehen. Große Brecher gingen über das Deck. Einer davon erfasste mich sofort und spülte mich über Bord. Zum Glück hatte ich eine Schwimmweste über meinem Lederzeug. Die war gut. Ich wurde schnell vom Schiff weggetrieben und habe die BISMARCK dann auch nicht mehr gesehen.

SC: Wie wurden Sie gerettet?

Bernhard Heuer: Ich schwamm mit zahlreichen Kameraden im Wasser, war aber zu aufgeregt, um die Kälte wirklich zu spüren oder den Regen und den starken Wind. Ich weiß nicht, wie lange ich im Wasser war, aber ich habe fest gehofft, dass ich gerettet werde. Mein einziger Gedanke war: Bloß kein Wasser schlucken! Kein Wasser schlucken! Dann kriegst du keine Luft mehr und dann ist es aus. Da war ja auch überall Öl. Ich habe immer nach hinten geschaut und wenn die nächste Welle kam, dann habe ich tief Luft geholt und die Luft angehalten, bis ich wieder auftauchte.

Gerettet wurde ich schließlich vom Schweren Kreuzer DORSETSHIRE. Die Engländer kamen längsseits, hatten Strickleitern und Tampen herabgelassen. Mit zwei Mann haben sie mich schließlich über die Reling an Bord gezogen. Das war aber nicht einfach, denn es waren hohe Wellen und vier weitere Kameraden hingen an meinen Beinen. Ich hab dann den Tampen zwischen die Beine genommen und die Beine über Kreuz ganz fest verschlungen. Die anderen sind schließlich abgerutscht und runtergefallen. Ich konnte ihnen nicht helfen.

SC: Wie haben Sie anschließend die Zeit der Gefangenschaft erlebt?

Bernhard Heuer: Die Jahre in Kanada waren nicht schlecht. Da wäre ich nach dem Kriege gerne geblieben, aber die Kanadier haben auf jedes Gesuch geantwortet: Es täte ihnen leid, aber wir wären halt englische Kriegsgefangene und sie müssten uns an England wieder ausliefern. Da war es gelaufen. So habe ich dann wohl noch ein Jahr die englischen Strände vom Müll und Treibgut des Krieges gereinigt. Aber schließlich war ich wieder in Deutschland. Bei bitterer Kälte kam ich in Cuxhaven an. Ich hatte es tatsächlich überlebt.

SC: Mit welchen Gefühlen denken Sie heute zurück an den Untergang der BISMARCK und ihre Rettung?

Bernhard Heuer: Früher habe ich nicht so oft darüber nachgedacht und auch nicht darüber gesprochen. Aber als ich in den Ruhestand trat, änderte sich das. Da kamen die Erinnerungen wieder.

Heute vergeht keine Woche, in der ich nicht an diese Zeit und meine Erlebnisse auf der BISMARCK zurückdenke. Und daran, dass ich noch lebe. So etwas kann man nicht vergessen. *(Schweigt lange)* Ich habe mein ganzes Leben nur Glück gehabt. Dafür bin ich dankbar und dieses Bewusstsein gibt mir auch heute noch Mut – für das, was jetzt noch kommt. ⚓



Vor 30 Jahren: Entdeckung der TITANIC

Unsinkbarer Mythos

Am 1. September 1985 spürt ein Forscherteam das Wrack der TITANIC vor Neufundland auf. Seitdem erleben das Schiff und seine tragische Geschichte eine ungeahnte Renaissance des Interesses Von Kathrin Orth

Traumatisch ist der 15. April 1912 für die Weltschifffahrt. Es ist der Montagmorgen, an dem RMS TITANIC in den Fluten versinkt. Die TITANIC, das größte Schiff ihrer Zeit, gilt eben als unsinkbar. Doch auf der Jungfernfahrt von Southampton nach New York geschieht das Undenkbare: Das Schiff kollidiert mit einem Eisberg und geht unter. Es sterben fast 1.500 Menschen, nur 712 werden gerettet.

73 Jahre später ist eine Tiefseeexpedition unter der Leitung des amerikanischen Meeresforschers Robert Ballard und seines französischen Kollegen Jean-Louis Michel auf der Suche nach dem Wrack. Der Franzose vom Meeresforschungsinstitut IFREMER hat alle bekannten Informationen akribisch analysiert und ein Suchgebiet von 250 Quadratkilometer errechnet. In einer ersten Suchphase fährt das Forschungsschiff LE SUROIT in vier Wochen 70 Prozent des Gebietes mit dem neu entwickelten Sonargerät SAR ab – ohne Erfolg. Mitte August wird die Arbeit auf der KNORR fortgesetzt, einem Schiff der



FILMKULISSE: In Mexiko lässt Regisseur James Cameron in einem riesigen Wassertank einen fast originalgroßen Nachbau der TITANIC errichten. Der gleichnamige Film von 1997 befeuert den Mythos um das berühmte Schiff immens Foto: Sammlung Kathrin Orth

amerikanischen Woods Hole Oceanographic Institution. Nun suchen sie mit ARGO nach Hinweisen auf ein Trümmerfeld. Der Tauchroboter mit Tiefseekamera wird mit einem langen Kabel unter dem Forschungsschiff hergeschleppt. Nach zwölf Tagen erfolgloser Suche tauchen die ersten Trümmerteile in der Dunkelheit auf. Das berühmteste Wrack der Welt ist gefunden!

Ein Jahr später taucht Robert Ballard mit dem bemannten Tauchboot ALVIN selbst zum Wrack. Dabei steuert er ein weiteres Kamerafahrzeug, JASON JR. Das macht Aufnahmen vom Inneren des Schiffes. 1987 dann kehrt auch IFREMER zur TITANIC-Fundstelle zurück. Finanziert von Investoren der späteren RMS Titanic Inc., werden erstmals Gegenstände geborgen. Bei den Tauchfahrten der russischen Tauchkapseln MIR 1 und MIR 2 entstehen 1991 die Aufnahmen für den IMAX-Film „Titanica“. Ab 1998 können

DIE ENTDECKER Ballard und Michel – das erfolgreiche Team

Der 1942 in Kalifornien geborene Meeresbiologe **Dr. Robert Ballard** ist einer der bekanntesten Meeresforscher der Welt. Er erwirbt sich Verdienste in der Entwicklung von Tiefsee-Tauchrobotern. Zu seinen spektakulären Entdeckungen gehören neben der TITANIC das Schlachtschiff BISMARCK sowie eines der ältesten, jemals gefundenen Wracks, ein phönizisches Schiff aus dem 7. Jahrhundert v. Chr. Im Gebiet der Galapagos-Inseln entdeckt er 400 Grad heiße Quellen im Meer, sogenannte *Black Smokers*. Robert Ballard ruft ein Fernlernprogramm zur Tiefseeforschung ins Leben, das sich vor allem an Kinder und Jugendliche richtet. In den USA nehmen 1,7 Millionen Schüler daran teil.

Der Ingenieur **Jean-Louis Michel** wird 1945 in Algier geboren und wächst an der algerischen Mittelmeerküste auf. Nach dem Studium in Lille, Frankreich, ist er an der Entwicklung des Bathycaphs ARCHIMÈDE beteiligt. Die druckfeste Tauchkugel ermöglicht Tauchgänge in über 10.000 Meter Tiefe. Für das französische Meeresforschungsinstitut IFREMER entwickelt er zahlreiche Geräte zur Erforschung der Meere. Jean-Louis Michel ist an mehreren hochkarätigen Expeditionen beteiligt.

BERÜHMT: Meeresbiologe Robert Ballard ist einer der bekanntesten Schiffswrackerkunder und Meeresforscher der Welt Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann





HINGUCKER: Ein Modell gehört zu jeder TITANIC-Ausstellung, hier in der Artefact-Ausstellung in Genf 2014 Foto: picture-alliance/dpa

GLÄNZEND: Die mit 3.000 Aluminiumpaneelen verkleidete Außenfassade der „TITANIC Belfast" ist mit 38 Metern genau so hoch wie der Rumpf der TITANIC

Foto: picture-alliance

auch Touristen zur TITANIC tauchen. „Von Anfang bis Ende hat unser erster Blick auf die TITANIC knapp sechs Minuten gedauert. Aber dieser erste Durchgang sagte uns eine Menge", schreibt Robert Ballard. Man weiß nun, dass die TITANIC auf ihrem Kiel liegt und ein großer Teil des Schiffes intakt geblieben ist. Bilder vom Wrack liefern auch neue Informationen zum Ausmaß der Beschädigung und zum Ablauf der Ereignisse.

Neue Erkenntnisse

So hat die Kollision nicht einen einzigen, langen Riss verursacht, sondern sechs schmale Einschnitte. Die Gesamtfläche beträgt nur etwa einen Quadratmeter. Auch handelt es sich nicht um Löcher. Durch den Zusammenstoß sind die Verbindungen zwischen den Rumpfplatten gerissen. Laboruntersuchungen an Wrackteilen ergeben später, dass der verwendete Stahl einen hohen Schwefelanteil besitzt. Der wird bei sehr niedrigen Temperaturen spröde und bricht unter Druck – wie die Nieten der Rumpfplatten.

Trotz gegenteiliger Augenzeugenberichte kamen die beiden Untersuchungen im Jahre 1912 zu dem Ergebnis, dass die TITANIC in einem Stück gesunken sei. Die Bilder vom Wrack widerlegen diese These. Nach der Kollision um 23:40 Uhr flutet das eintretende Wasser die ersten sechs Abteilungen und zieht den Bug unter Wasser. Um 2:18 Uhr ragt das Heck so weit in die Luft, dass die Schiffsschrauben freiliegen. Die auf der Schiffsmitte lastenden Kräfte sind enorm. Die TITANIC bricht zwischen dem dritten und dem vierten Schornstein in zwei Teile. Das Vorschiff schießt in einem steilen Winkel auf den Meeresboden zu. Nach wenigen Minuten bohrt sich der Koloss mit solcher Wucht in den Grund, dass die wellenförmigen Auswurfmuster noch heute im Sediment erkennbar sind. Das Heck hingegen trudelt in Spiralen in die Tiefe und wird dabei auseinandergerissen. Schwere Teile wie die Kessel fallen schnell und graben sich in den Schlamm. Andere sinken langsamer herab. Es dauert mehrere Stunden, bis auch die leichten Trümmer auf dem Meeresboden niedergehen. Das Ergebnis des TITANIC-Untergangs sind zwei Trümmerfelder in 3.900 Meter Tiefe auf einer Fläche von insgesamt 2,6 Quadratkilometern.

Eine andere wichtige Erkenntnis der Entdeckung ist die tatsächliche Position der TITANIC zum Zeitpunkt des Untergangs – nämlich ziemlich genau über dem Heck, da dieses fast senkrecht auf den Meeresboden gesunken ist. 41° 43′ Nord, 49° 56′ West markieren diesen wohl berühmtesten Punkt der Weltmeere. Damit liegt die TITANIC etwa 21 Kilometer ostsüdöstlich ihrer letzten angegebenen Position. Dieses Wissen löst eine neue Diskussion um die Position der CALIFORNIAN und den Verdacht der unterlassenen Hilfeleistung aus.

> **„Die TITANIC-Expedition von 1985 erwies sich als ständiger Kampf gegen die Zeit und gegen die Natur."**
>
> Robert Ballard in einem Vortrag

Kostengrab oder Goldmine?

Das Tiefseewrack weckt Begehrlichkeiten. 1987 sichert sich die private Firma RMS Titanic Inc. mit Sitz in Atlanta im US-Bundesstaat Georgia die Bergungsrechte am Wrack der TITANIC. In mehreren Expeditionen werden technische Gerätschaften – darunter ein 17 Tonnen schwerer Teil des Rumpfes –, Schmuck, Porzellan, Kleidung und andere Objekte geborgen. Mehr als 5.500 sind es mittlerweile. Sie werden restauriert und in Ausstellungen gezeigt oder bei Auktionen versteigert.

Überlebende der TITANIC verfolgen die „Grabräuberei" mit gemischten Gefühlen. Millvina Dean, die letzte Überlebende der TITANIC-Katastrophe, spricht sich noch kurz vor ihrem Tod 2009 dagegen aus. „Ich habe immer gehofft, dass man keine Gegenstände vom Schiff bergen wird." Sie hat die Tragödie als Säugling überlebt, ihr Vater ist jedoch ertrunken. Auch Entdecker Robert Ballard kritisiert die Bergungen, die die Ruhe der Grabstätte stören. Außerdem führen sie zu Beschädigungen am Wrack. Bereits zwei Jahre nach der Entdeckung sind das „Krähennest" zerstört, Takelage zerschnitten, die Laterne vom Fockmast gerissen. Und die „Ausbeutung" des Wracks geht weiter. Spezialfirmen ermöglichen Privatleuten Tauchfahrten in die Tiefe – für 40.000 Euro pro Person. So landet ein Hochzeitspaar aus New York in einem Tauchboot auf dem Vorschiff und gibt sich dort das Jawort. Bis 2012 sind 200 Menschen zur TITANIC getaucht. Nach dem Jubiläumsjahr ist erst einmal Schluss.

Inzwischen gleicht der Meeresboden um das Wrack einer Müllkippe. Der meiste Abfall stammt von Schiffen, die den Ort der Katastrophe im Nordatlantik passieren. Bierdosen, Plastikblumen, sogar eine Packung Waschmittel sind die Zeugen des Wrack-Tourismus.

2004 beklagt Robert Ballard den Verfall des Schiffes. Mikroorganismen zerfressen das Metall. Doch im August 2010 geben andere Forscher Entwarnung – das Wrack hält sich erstaunlich gut und wird wohl noch Jahrzehnte intakt bleiben. Auf einer von der RMS Titanic Inc. finanzierten Expedition sammeln sie Bilder für eine dreidimensionale Karte. Dafür scannen drei hypermoderne Tauchroboter eine Fläche von fünf mal acht Kilometern. „Früher war es so, als wolle man um Mitternacht bei Gewitter mithilfe einer Taschenlampe ein Foto von einer Großstadt machen. Nun können wir diesen Ort vermessen und verstehen", sagt James Delgado. Der Archäologe von der amerikanischen National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA) ist Leitender Wissenschaftler der Unternehmung. In mühevoller Kleinarbeit werden nun die vielen noch nicht zugeordneten Wrackteile identifiziert. Die Erforschung der TITANIC geht also weiter.

Magnet TITANIC-Ausstellung

Erforscht und ausgestellt werden auch die geborgenen Artefakte. Die erste große Ausstellung in Europa findet 1994/95 im National Maritime Museum in London-Greenwich statt. Man zählt 720.000 Besucher. Drei Jahre später eröffnet in der Hamburger Speicherstadt die Sonderschau „Expedition TITANIC". Unter den 600 Exponaten finden sich auch zahlreiche Wrackfunde. Aufwendige Inszenierungen verschiedener Schiffsbereiche laden zur Entdeckungsreise in die Vergangenheit ein.

In den folgenden Jahren touren mehrere TITANIC-Sonderausstellungen durch die Welt, gerne auch in Einkaufszentren und Hotels. Die wohl spektakulärste Schau ist seit sieben Jahren im Hotel Luxor in Las Vegas zu sehen. Organisiert wird sie ebenfalls von der RMS Titanic Inc., seit 1999 Teil von Premier Exhibitions, einer Gesellschaft für Wanderausstellungen.

Im März 2012 kehrt die TITANIC an ihre „Geburtsstätte" zurück. Auf dem Gelände der ehemaligen Werft Harland & Wolff in Belfast eröffnet die weltgrößte Ausstellung zum Luxusdampfer. Über neun Ausstellungsetagen erstreckt sich die Multimedia-Schau aus Rekonstruktionen, Fotos, Hörstationen und Spezialeffekten. Nur wenige Originalgegenstände sind zu sehen; das Konzept heißt: Erleben mit allen Sinnen.

Als 1997 der Spielfilm „Titanic" von Regisseur James Cameron in die Kinos kommt, treibt er die TITANIC-Begeisterung in neue Höhen. Der Film erzählt eine fiktive Liebesgeschichte, die eng mit den tatsächlichen Ereignissen an Bord verwoben ist. Bei ihrer Flucht durchstreifen die Protagonisten Rose und Jack alle Bereiche des Schiffes – und nehmen den Zuschauer dabei mit. Als schließlich das aufrecht stehende Heck ins Wasser sinkt, kauert neben ihnen der Chefbäcker Charles John Joughin. Der echte TITANIC-Überlebende Joughin hat auf diese Weise tatsächlich als Letzter das Schiff verlassen.



LEGENDE: Royal Mail Ship TITANIC, heute ein Objekt der Begierde für Wracktaucher und Geschäftemacher
Foto: picture-alliance

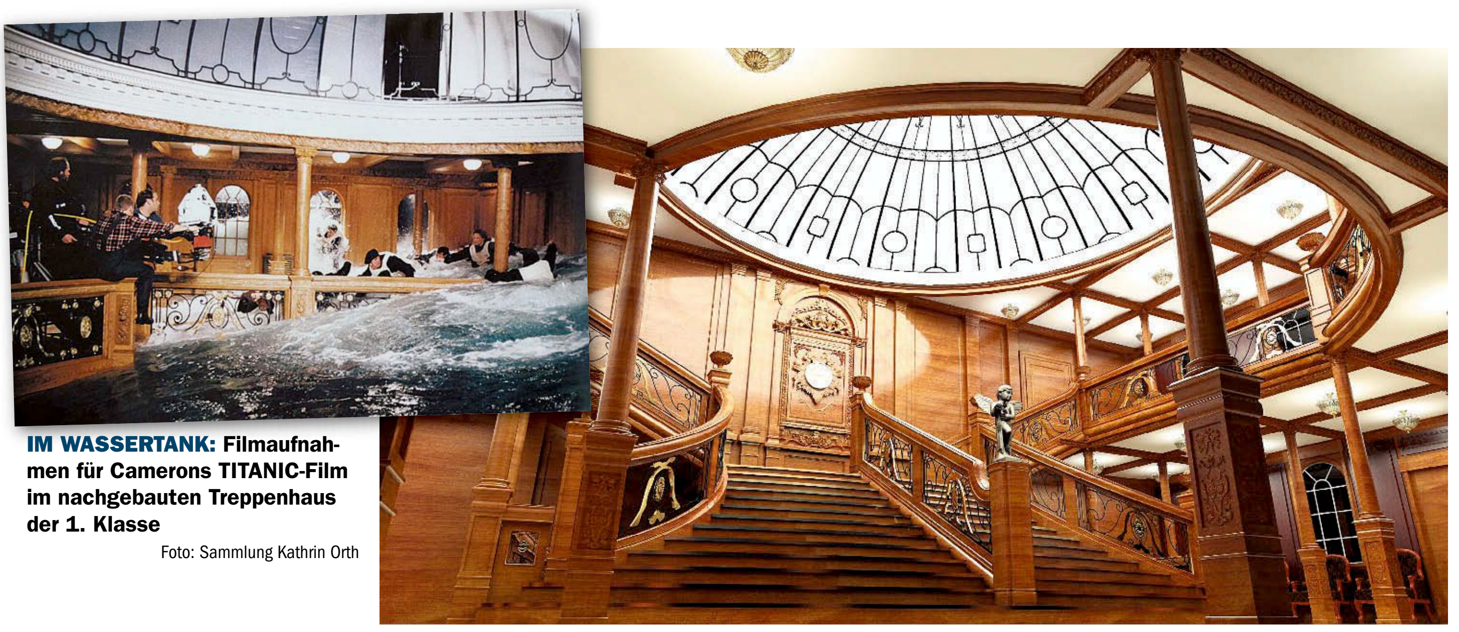
HINTERGRUND TITANIC in Zahlen

Werft	Harland & Wolff in Belfast, Nordirland
Größe	46.329 BRT
Maße	Länge 269 m, Breite 28 m, Höhe bis Oberdeck 19,5 m
Tiefgang	10,9 m
Verdrängung	66.000 t
Baukosten	7,5 Mio. Dollar (heutiger Wert: etwa 600 Mio.)
Passagiere/Überlebende	324/202 (1. Klasse), 285/118 (2. Klasse), 708/178 (3. Klasse)
Besatzung/Überlebende	908/212
	Das Schiff verfügte über 18 wasserdichte Schoten und 11 Decks. Pro Tag verbrauchte der Dampfer 820 t Kohle. Die Kesselheizungen gaben ihre Abgase an 3 Schornsteine ab, der 4. diente der Ventilation von Maschinen- und Passagierräumen.

In der Rahmenhandlung des Films suchen moderne Schatzjäger nach einer wertvollen Diamantenkette, die mit der TITANIC verloren gegangen ist. Für diese Aufnahmen chartert Cameron – selbst leidenschaftlicher Taucher – das russische Forschungsschiff AKADEMIK KELDYSH mit seinen zwei Unterwasserfahrzeugen MIR 1 und MIR 2. Die beiden U-Boote sind zwei von damals nur fünf Booten, die in diese Tiefe hinuntertauchen können. Der kugelartige Besatzungsraum, der einen Durchmesser von etwa zwei Metern hat, bietet neben dem Piloten nur Platz für zwei weitere Personen. Das Fenster besteht aus einer 15 Zentimeter dicken Plexiglaskuppel, die durch den Druck von 430 Bar in der Tiefe flach wird.

Akribische Recherche

James Cameron ist Perfektionist. Er möchte das Schiff und die Ereignisse um seinen Untergang möglichst originalgetreu wiedergeben. So holt er sich Rat bei der Titanic Historical Society, darf Blaupausen der Originalzeichnungen von Harland & Wolff einsehen. In Mexiko lässt er in einem riesigen Wassertank einen fast originalgroßen Nachbau der TITANIC errichten – aus Kostengründen nur die Steuerbordseite. Für die Backbordseite wird das Filmmaterial später „umgedreht". Das Interieur wird ebenfalls akribisch re-



IM WASSERTANK: Filmaufnahmen für Camerons TITANIC-Film im nachgebauten Treppenhaus der 1. Klasse

Foto: Sammlung Kathrin Orth

NACHBAU: Zeichnung des berühmten Treppenhauses der TITANIC für den geplanten Neubau des Schiffes bis 2018. Ein australischer Milliardär will es möglich machen

Foto: picture-alliance

cherchiert und nachgestaltet. Die dramatischen Untergangsszenen erzielen dank gigantischer Kulissen und neuester Computertechnik eine ungeheure Wirkung. Allein in Deutschland lockt der Film über 18 Millionen Besucher in die Kinos. Er prägt wie kein anderes Medium das heutige Bild von der TITANIC und ihrem Untergang, dem verschwenderischen Luxus und der sozialen Klassentrennung an Bord.

Zweimal noch kehrt Cameron zum TITANIC-Wrack zurück. Mit den von ihm entwickelten wendigen, ferngelenkten Robotern kann er noch weiter ins Schiffsinnere vordringen.

Andauernde TITANIC-Euphorie

Die TITANIC war nicht einzigartig. Die OLYMPIC ist damals bekannter. Und was die Größe angeht, so läuft nur wenige Wochen später die größere, deutsche IMPERATOR vom Stapel. Es ist auch nicht die größte Schiffskatastrophe aller Zeiten. Doch der Untergang der TITANIC erschüttert den um 1900 weit verbreiteten Technik- und Fortschrittsglauben. Kaum ist das Schiff untergegangen, beginnt die Legendenbildung. Tausende von Büchern werden geschrieben. Dutzende von Filmen, zwei Musicals und eine Oper widmen sich dem berühmten Luxusliner. Der Schiffsname wird zum Marketing-Instrument für ein Satiremagazin, für Cafés, Bars und Hotels. Er muss selbst für Sprichwörter („keine Panik auf der TITANIC") und Karikaturen herhalten. Die TITANIC steht für Technik, Luxus und Untergang. Und 73 Jahre lang ist sie ein faszinierendes Rätsel.

Die Entdeckung des Wracks 1985 führt zu einer ungeahnten Wiederbelebung dieser Faszination. Mit dem Erfolg von James Camerons Spielfilm ist der Mythos TITANIC dann endgültig in der Populärkultur angekommen. Es entsteht eine ganze TITANIC-Souvenir-Industrie, die sich auch bei den Motiven des Spielfilms bedient. Gleichzeitig werden aber wichtige Quellen leichter zugänglich, etwa die Protokolle der beiden Untersuchungen von 1912. Sie sind inzwischen gratis im Internet verfügbar. Auf Internetseiten wie Encyclopedia Titanica tauschen sich Enthusiasten aus und sammeln Informationen.

> „Ich traute meinen Augen nicht. Aus der Unendlichkeit tauchte geisterhaft der Bug eines großen Schiffs auf".
>
> Dr. Robert Ballard im Dezember 1985 im „National Geographic"

Das Interesse ist bis heute ungebrochen. Eine neue Wanderausstellung mit Bergungsgegenständen im Historischen Museum Speyer zieht 2015 175.000 Besucher an. Und bei einer Versteigerung im Oktober 2013 erzielt eine Geige mit einer Million Euro den bislang höchsten Erlös für ein TITANIC-Objekt. Es ist das Instrument von Wallace Hartley, dem Chef des kleinen Schiffsorchesters. Seine Leiche wurde zehn Tage nach dem Untergang geborgen, den Geigenkasten aus Leder um den Leib gebunden. 2018 soll eine neue TITANIC in See stechen. Ein australischer Milliardär hat den Bau des Passagierschiffes in Auftrag gegeben. Der Mythos TITANIC ist unsinkbar. ⚓



MILLIONENERLÖS: Die „TITANIC Violine" von Wallace Hartley, Leiter des Bord Orchesters, kam unter den Auktionshammer. Man fand sie in einer Tasche, festgebunden an seiner Leiche

VERROSTET: Schlüssel für einen Schrank auf der TITANIC. Er gehörte dem 23 Jahre alten Schiffskellner Sidney Sedunary, der am 15. April 1912 im eisigen Wasser des Atlantiks starb

Foto: picture-alliance/dpa

Das Gefecht auf der Doggerbank 1915

Fatale Fehler mit Folgen

Ohne Flottensicherung fährt das Kreuzergeschwader der kaiserlichen Hochseeflotte Richtung Doggerbank – der bereits informierten Royal Navy direkt vor die Kanonenrohre. Ein kurzsichtig geplanter, folgenreicher Vorstoß

Von Eberhard Kliem

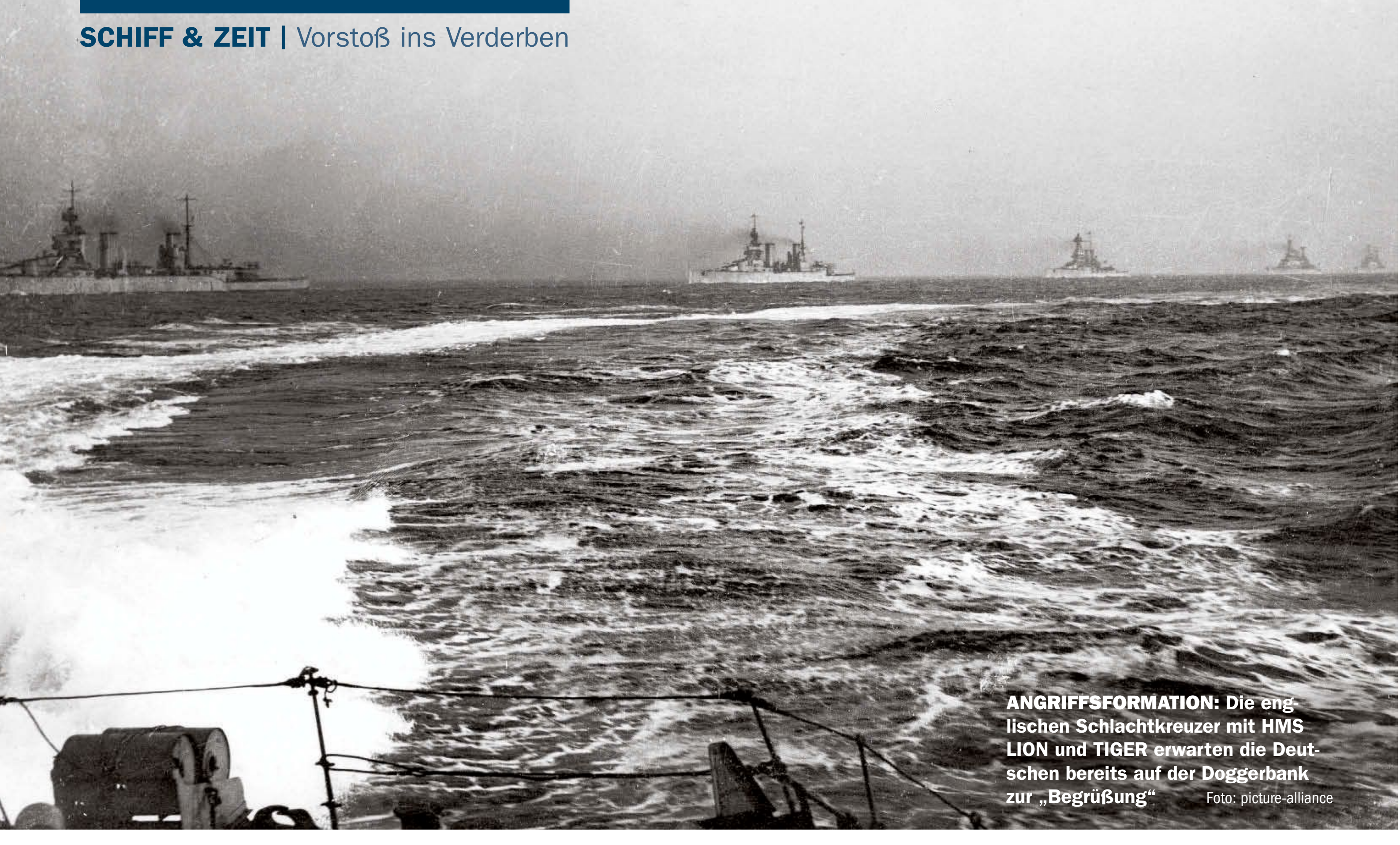


AM KENTERN: **Die letzten Minuten des Schlachtkreuzers BLÜCHER, von den Engländern fotografiert. Von über 1.000 Mann der Besatzung werden nur 260 gerettet**

Foto: picture-alliance



ZU LANGSAM: Mit 25,8 Seemeilen Höchstgeschwindigkeit wird der Schlachtkreuzer BLÜCHER als langsamste Einheit der 1. Aufklärungsgruppe der Hochseeflotte von den fahrtüberlegenen Engländern eingeholt und versenkt Foto: picture-alliance/WZ Bilddienst



ANGRIFFSFORMATION: Die englischen Schlachtkreuzer mit HMS LION und TIGER erwarten die Deutschen bereits auf der Doggerbank zur „Begrüßung“ Foto: picture-alliance

Allenthalben wird aus Deutschland von einer geradezu euphorischen Begeisterung der Bevölkerung und der Heerestruppen anlässlich des Kriegsausbruches im August 1914 berichtet. Diese Kriegsbegeisterung lässt sich in den beiden großen Reichskriegshäfen Wilhelmshaven und Kiel jedoch nicht nachweisen. Die durch Auslandsreisen kundigen und realistisch denkenden Seeoffiziere der Kaiserlichen Marine wussten um ihre unterlegene Ausgangsposition gegenüber der Royal Navy, sowohl was die geografische Lage als auch die zahlenmäßige Unterlegenheit bei den schweren modernen Einheiten betraf.

Eine kritische Bewertung der bisherigen Seekriegsführung in der Nordsee am Ende des Jahres 1914 kam dann auch bei nüchterner Gedankenführung zu dem Ergebnis, dass die Ziele, wie sie vom obersten Kriegsherrn Kaiser Wilhelm und der militärischen Führung des Deutschen Reiches bei Kriegsbeginn formuliert worden waren, nicht hatten erreicht werden können. Der erhoffte Streitkräfteausgleich mit der englischen Flotte als Voraussetzung einer erfolgreichen Seeschlacht war zwar zeitweise eingetreten, aber von der deutschen Führung nicht erkannt worden. Die Hochseeflotte durfte meist nicht auslaufen, um sich nicht zu gefährden. Die Motivation und auch das fachliche Können ihrer Besatzungen ließen deutlich nach. Die Aufklärungsstreitkräfte nutzten sich – dem entgegengesetzt – in meist ereignislosen Einsätzen ab und waren bald „abgefahren“, die Boote reparatur- und die Besatzungen erholungsbedürftig.

Gesetzte Ziele nicht erreicht

Deswegen sollte im Januar 1915 auch unter Berücksichtigung des meist schlechten Wetters eine längere und planmäßige Erholungsphase für Mensch und Material Schwung für neue Taten im Frühjahr bringen. Der Flottenchef, die Führung der Flotte und manche Offiziere im Admiralstab versuchten unterdessen erneut, grundsätzlich freie Hand und einen größeren Entscheidungsspielraum für offensive und damit hoffentlich auch erfolgreichere Operationen der gesamten Hochseeflotte zu erreichen. Aber wie schon zu Kriegsbeginn wurde abermals eine vorsichtige und zurückhaltende Operationsführung befohlen: „Die Hochseeflotte (hat) als wichtiges politisches Instrument in der Hand des Allerhöchsten Kriegsherrn gesteigerte Bedeutung; eine ungünstig verlaufene Seeschlacht (würde) besonders schwer ins Gewicht fallen“, formulierte der Kaiser. Folgerichtig wurden nun im Januar 1915 für viele Schiffe und Boote Werftliegezeiten, Nachrüstungen, Übungsabschnitte in der Ostsee und Reparaturen angeordnet. Im Frühjahr sollte die Flotte dann wieder nahezu vollzählig sein.

Schon bei den vorangegangenen Einsätzen der Flotte hatte sich der Flottenstab, aber auch die Admiralität in Berlin gewundert, wie schnell der Gegner mehr oder weniger detaillierte Kenntnisse schon über die ersten planerischen Überlegungen zu manchen Operationen erhalten hatte. War anfänglich von Verrat die Rede, so wurde bald immer deutlicher, dass der Verlust von Chiffrierunterlagen den englischen Nachrichtendienst in die Lage versetzt hatte, zeitweise fast zeitgleich die deutschen Einsatzbefehle und Funksprüche der eigenen operativen Führung verfügbar zu machen – ein unbezahlbarer Vorteil im Kampf zur See!

Der Verlust eines Signalbuches beim Untergang des Kleinen Kreuzers SMS MAGDEBURG in der Ostsee in Verbindung mit weiteren Chiffrierunterlagen, die dem Gegner in die Hände gefallen waren, hatte zu dieser Situation geführt. Hinzu kam ein sehr rühriger und ideenreicher englischer Nachrichtendienst, der auch auf technischem Gebiet im Bereich

ADMIRALSHUT der Kaiserlichen Marine
Foto: Hermann Historica/ Sammlung Jörg-M. Hormann

Funkortung und Entschlüsselung an der Spitze der möglichen Erkenntnisse lag. Es dauerte geraume Zeit, bis die deutsche Seekriegsführung geeignete Gegenmaßnahmen ergriffen hatte.

Anfang Januar 1915 entwickelte der Flottenstab die Idee eines begrenzten Vorstoßes durch die Schlachtkreuzergruppe unter Befehl von Admiral Hipper in Richtung Doggerbank. Die übliche Sicherung durch Kleine Kreuzer und verfügbare Torpedoboote war ebenfalls vorgesehen. Der operative Zweck des Einsatzes blieb unklar, da man auf der Doggerbank im besten Fall englische Fischkutter antreffen konnte, die möglicherweise im Dienst der englischen Flotte standen. Deren Kontrolle war jedoch eine Aufgabe für Torpedoboote und Kleine Kreuzer. Die Aussicht, auf einen größeren und überlegenen englischen Verband zu stoßen, sah man als gering an. Daher unterblieb auch die sonst übliche Absicherung durch die Hochseeflotte, die allerdings auch gar nicht möglich gewesen wäre, da ein Großteil der Linienschiffe an anderen Orten und mit anderen Aufgaben gebunden war. Der Einsatzbefehl kam relativ kurzfristig, sodass auch eine vorher durchzuführende Aufklärung unterblieb.

Auslaufen der Schlachtkreuzer

Am 23. Januar gegen 17 Uhr abends verließen die Schlachtkreuzer der I. Aufklärungsgruppe SMS SEYDLITZ, SMS MOLTKE, SMS DERFFLINGER und SMS BLÜCHER die Jade. SMS VON DER TANN lag in der Werft. BLÜCHER war – obwohl im Grunde der Kategorie der schon veralteten Panzerkreuzer zuzurechnen – immer noch der Schlachtkreuzergruppe zugeteilt, da die hochmoderne SMS LÜTZOW noch nicht kriegsbereit war. BLÜCHER hatte sich aber in den bisherigen Einsätzen allen Anforderungen gewachsen gezeigt. Als ehemaliges Artillerieschulschiff war insbesondere ihre artilleristische Leistung immer herausragend gewesen. Die Kleinen Kreuzer SMS GRAUDENZ, SMS ROSTOCK, SMS STRALSUND und SMS KOLBERG sowie insgesamt 18 Torpedoboote folgten als II. Aufklärungsgruppe nahezu zeitgleich.

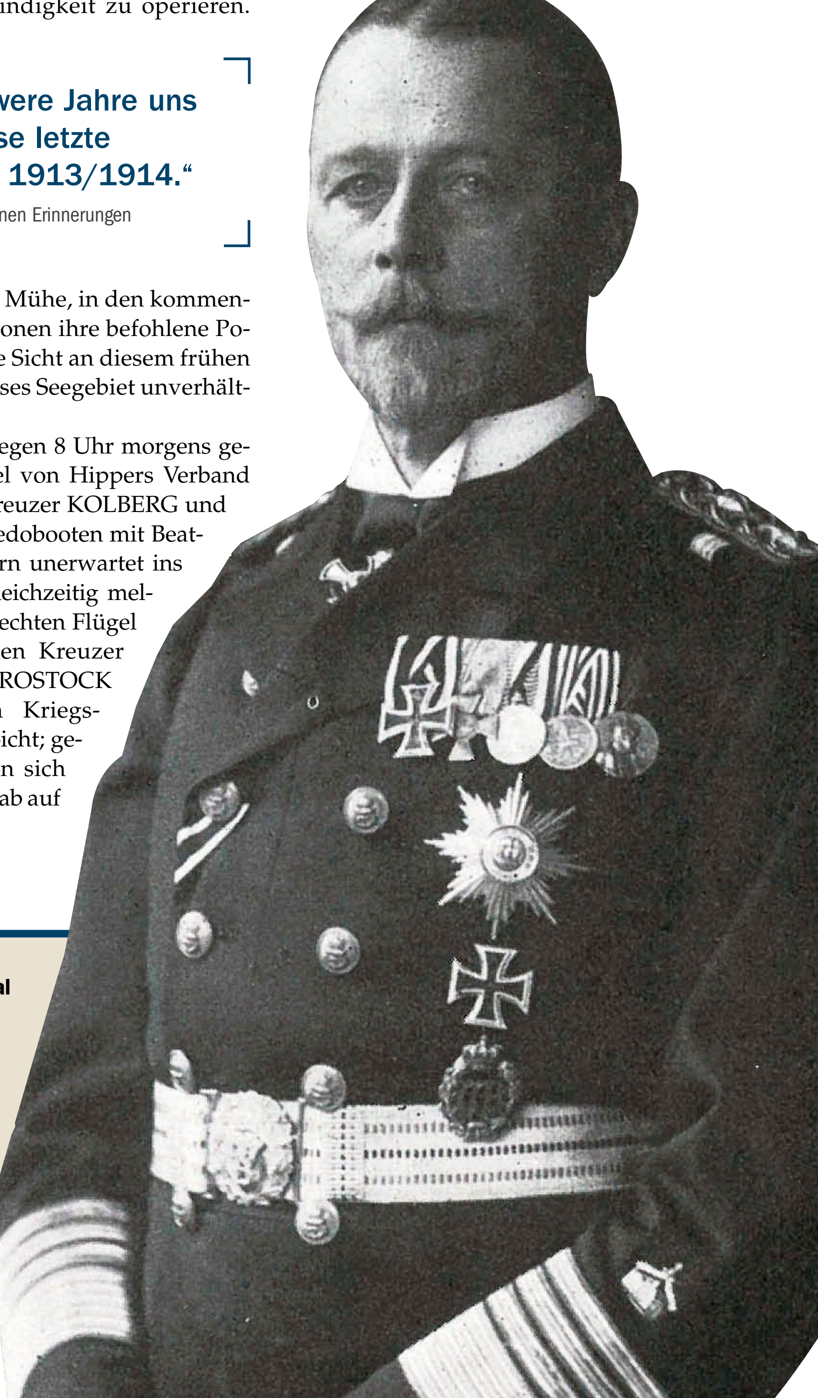
Noch bevor die deutschen Schiffe auf Anker gegangen waren, erhielten der englische Flottenchef Admiral John Jellicoe (1859–1935) und der Befehlshaber der Aufklärungsstreitkräfte Admiral David Beatty (1871–1936) von der Admiralität in London-Whitehall einen entsprechenden Hinweis.

Ahnungslos in die Falle

Während Admiral Hipper ahnungslos und mit 13 Knoten Fahrt Richtung Nordwesten marschierte, hatte Beatty seine Verbände bereits planmäßig um den erwarteten Kampfplatz gruppiert. Fünf Schlachtkreuzer, sechs Kleine Kreuzer und 34 Zerstörer stellten eine ziemliche Übermacht dar und so waren sich die englischen Seeoffiziere sehr sicher, bei diesem ersten Zusammentreffen von schweren modernen deutschen und englischen Schiffen den Sieg davonzutragen. Es herrschte mittlerer Seegang, der den Torpedobooten jedoch nicht erlaubte, mit Höchstgeschwindigkeit zu operieren. Vielmehr hatten sie Mühe, in den kommenden Gefechtssituationen ihre befohlene Position zu halten. Die Sicht an diesem frühen Morgen war für dieses Seegebiet unverhältnismäßig gut.

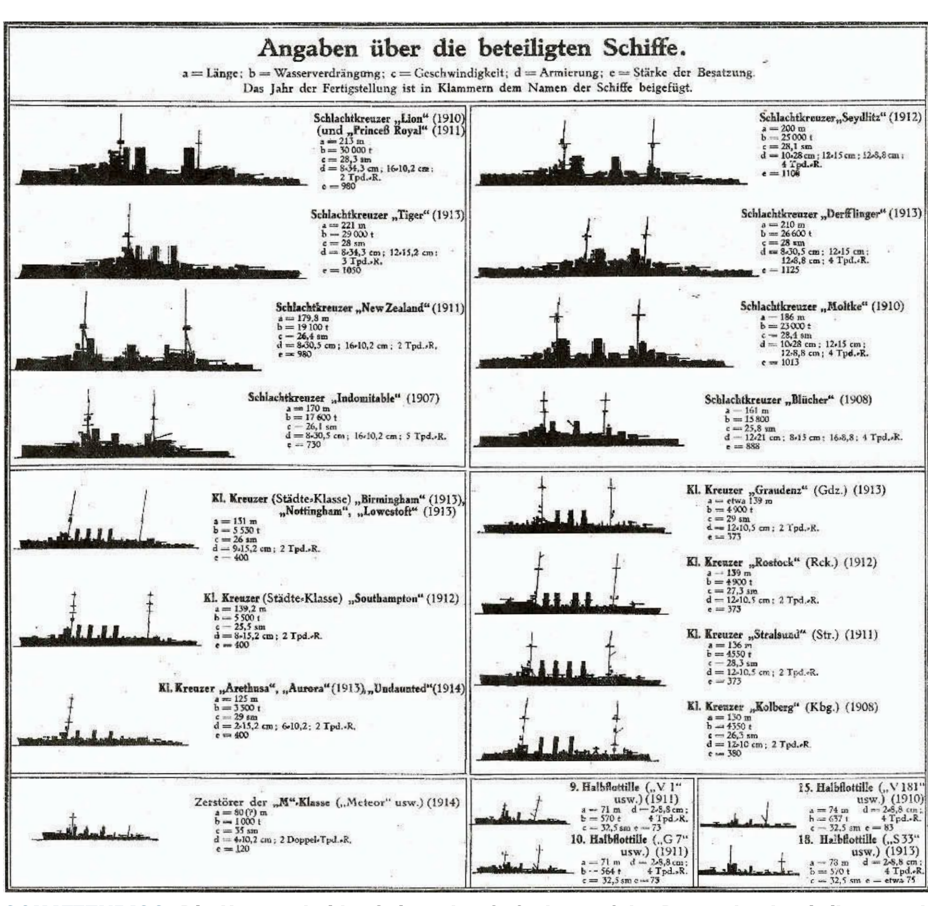
Am 24. Januar gegen 8 Uhr morgens geriet der linke Flügel von Hippers Verband mit dem Kleinen Kreuzer KOLBERG und zugeordneten Torpedobooten mit Beattys Kleinen Kreuzern unerwartet ins Gefecht. Nahezu gleichzeitig meldeten die auf dem rechten Flügel stationierten Kleinen Kreuzer GRAUDENZ und ROSTOCK Rauchwolken von Kriegsschiffen voraus in Sicht; gegen 8:30 Uhr waren sich Befehlshaber und Stab auf der Brücke des Flaggschiffes SEYDLITZ im Klaren, dass sie einem ziemlich überlegenen Gegner gegenüberstanden. Admiral Hipper befahl sofort auf Gegenkurs zu gehen, um sich dem Gegner mit Generalkurs Helgoland in einem hinhaltenden Gefecht zu entziehen. Nun machten sich gewisse schiffbauliche Vorteile bei den Engländern positiv bemerkbar: eine größere Höchstgeschwindigkeit der Schlachtkreuzer und ein größeres Kaliber bis zu 34,5 Zentimetern bei den schweren Geschützen, die damit auch eine größere Reichweite hatten. Beatty befahl sofort Höchstfahrt mit 29 Knoten und holte langsam, aber sicher auf – zwei seiner schweren Schlachtkreuzer konnten die Geschwindigkeit allerdings nicht ganz mit-

> **„Es lag wie eine Ahnung über uns, welch schwere Jahre uns bevorstanden und alle Welt genoss diese letzte unbeschwerte Zeit des Winters und Frühlings 1913/1914."**
>
> Kptlt. Hermann Boehm, Torpedobootskommandant in der 6. Flottille, in seinen Erinnerungen



KARRIEREKNICK: Flottenchef Admiral Friedrich von Ingenohl musste nach dem Fehlschlag des Gefechtes auf der Doggerbank seinen Abschied nehmen Foto: Sammlung Eberhard Kliem

halten. Kurz vor 10 Uhr eröffnete Beatty das Feuer mit seinen schweren Geschützen auf eine Entfernung von fast 20 Kilometer. Die deutschen Schiffe mit einem maximalen Kaliber von 28,5 Zentimetern – bei BLÜCHER sogar nur 21,5 – konnten erst zehn Minuten später bei etwa 17 Kilometer Entfernung antworten. Einen Feuerkampf auf derartige Entfernung hatte man auf deutscher Seite bisher nicht für möglich gehalten. Nun entbrannte in den nächsten zwei Stunden ein heftiges Gefecht, bei dem beide Seiten schwere Treffer einstecken mussten. Hippers Verband konnte nicht mit höchster Geschwindigkeit operieren, da Rücksicht auf die langsamere BLÜCHER und die mit dem Seegang kämpfenden Torpedoboote genommen werden musste. DERFFLINGER und BLÜCHER wurden getroffen und auf der SEYDLITZ brannten beide achteren Türme mit schweren menschlichen Verlusten komplett aus. Die Explosion der Munitionskammer und damit der Untergang des Schiffes konnte nur durch das beherzte Eingreifen des Pumpenmeisters Wilhelm Heidkamp verhindert werden.



Angaben über die beteiligten Schiffe.

a = Länge; b = Wasserverdrängung; c = Geschwindigkeit; d = Armierung; e = Stärke der Besatzung.
Das Jahr der Fertigstellung ist in Klammern dem Namen der Schiffe beigefügt.

Schlachtkreuzer „Lion“ (1910) (und „Princeß Royal“ (1911)
a = 213 m; b = 30 000 t; c = 28,3 sm; d = 8-34,3 cm; 16-10,2 cm; 2 Tpd.-R.; e = 980

Schlachtkreuzer „Tiger“ (1913)
a = 221 m; b = 29 000 t; c = 28 sm; d = 8-34,3 cm; 12-15,2 cm; 3 Tpd.-R.; e = 1050

Schlachtkreuzer „New Zealand“ (1911)
a = 179,8 m; b = 19 100 t; c = 26,4 sm; d = 8-30,5 cm; 16-10,2 cm; 2 Tpd.-R.; e = 980

Schlachtkreuzer „Indomitable“ (1907)
a = 170 m; b = 17 600 t; c = 26,1 sm; d = 8-30,5 cm; 16-10,2 cm; 5 Tpd.-R.; e = 730

Kl. Kreuzer (Städte-Klasse) „Birmingham“ (1913), „Nottingham“, „Lowestoft“ (1913)
a = 131 m; b = 5 530 t; c = 26 sm; d = 9-15,2 cm; 2 Tpd.-R.; e = 400

Kl. Kreuzer (Städte-Klasse) „Southampton“ (1912)
a = 139,2 m; b = 5 500 t; c = 25,5 sm; d = 8-15,2 cm; 2 Tpd.-R.; e = 400

Kl. Kreuzer „Arethusa“, „Aurora“ (1913), „Undaunted“ (1914)
a = 125 m; b = 3 500 t; c = 29 sm; d = 2-15,2 cm; 6-10,2; 2 Tpd.-R.; e = 400

Zerstörer der „M“-Klasse („Meteor“ usw.) (1914)
a = 80 (?) m; b = 1 000 t; c = 35 sm; d = 4-10,2 cm; 2 Doppel-Tpd.-R.; e = 120

Schlachtkreuzer „Seydlitz“ (1912)
a = 200 m; b = 25 000 t; c = 28,1 sm; d = 10-28 cm; 12-15 cm; 12-8,8 cm; 4 Tpd.-R.; e = 1108

Schlachtkreuzer „Derfflinger“ (1913)
a = 210 m; b = 26 600 t; c = 28 sm; d = 8-30,5 cm; 12-15 cm; 12-8,8 cm; 4 Tpd.-R.; e = 1125

Schlachtkreuzer „Moltke“ (1910)
a = 186 m; b = 23 000 t; c = 28,4 sm; d = 10-28 cm; 12-15 cm; 12-8,8 cm; 4 Tpd.-R.; e = 1013

Schlachtkreuzer „Blücher“ (1908)
a = 161 m; b = 15 800; c = 25,8 sm; d = 12-21 cm; 8-15 cm; 16-8,8; 4 Tpd.-R.; e = 888

Kl. Kreuzer „Graudenz“ (Gdz.) (1913)
a = etwa 139 m; b = 4 900 t; c = 29 sm; d = 12-10,5 cm; 2 Tpd.-R.; e = 373

Kl. Kreuzer „Rostock“ (Rck.) (1912)
a = 139 m; b = 4900 t; c = 27,3 sm; d = 12-10,5 cm; 2 Tpd.-R.; e = 373

Kl. Kreuzer „Stralsund“ (Str.) (1911)
a = 136 m; b = 4550 t; c = 28,3 sm; d = 12-10,5 cm; 2 Tpd.-R.; e = 373

Kl. Kreuzer „Kolberg“ (Kbg.) (1908)
a = 130 m; b = 4350 t; c = 26,3 sm; d = 12-10 cm; 2 Tpd.-R.; e = 380

9. Halbflottille („V 1“ usw.) (1911)
a = 71 m; b = 570 t; c = 32,5 sm; d = 2-8,8 cm; 4 Tpd.-R.; e = 73

10. Halbflottille („G 7“ usw.) (1911)
a = 71 m; b = 564 t; c = 32,5 sm; d = 2-8,8 cm; 4 Tpd.-R.; e = 73

15. Halbflottille („V 181“ usw.) (1910)
a = 74 m; b = 637 t; c = 32,5 sm; d = 2-8,8 cm; 4 Tpd.-R.; e = 83

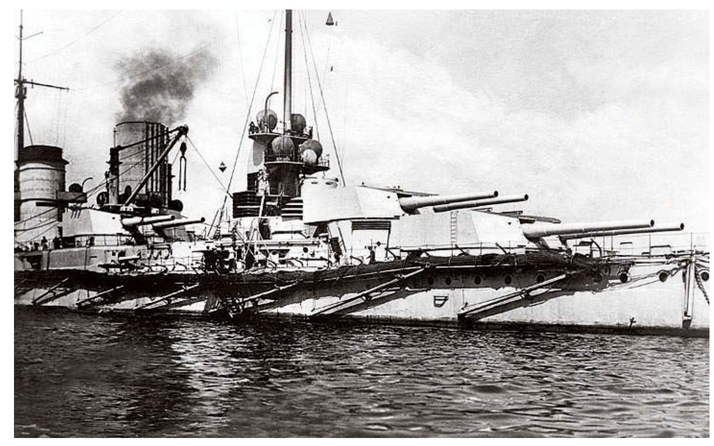
18. Halbflottille („S 33“ usw.) (1913)
a = 78 m; b = 570 t; c = 32,5 sm; d = 2-8,8 cm; 4 Tpd.-R.; e = etwa 75

SCHATTENRISS: Die Kreuzer beider Seiten des Gefechts auf der Doggerbank mit ihren technischen Daten auf einen Blick Foto: Sammlung Jörg-M. Hormann

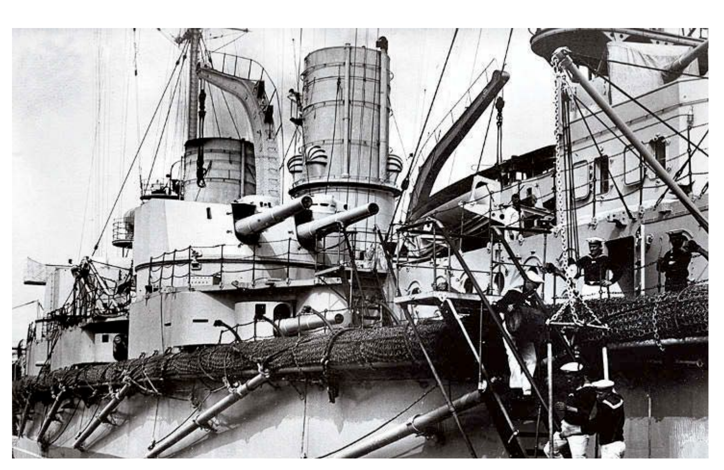
BLÜCHER verliert den Anschluss

Auch BLÜCHER erhielt einen besonders verhängnisvollen Treffer, der die Geschwindigkeit deutlich herabsetzte – langsam verlor der Panzerkreuzer den Anschluss an die Gefechtsformation. Das Flaggschiff von Admiral Beatty, die HMS LION, war mittlerweile so schwer getroffen, dass sie aus der Gefechtslinie ausscheren musste und den Kampf einstellte. Beatty ließ sich durch ein Torpedoboot abholen mit der Absicht, auf HMS TIGER, dem zweiten Schiff in der Linie, den Kampf weiterzuführen. Doch TIGER befand sich in einer ungünstigen Position, sodass nun die HMS PRINZESS ROYAL das neue Flaggschiff wurde. BLÜCHER befand sich allerdings nun unter dem konzentrierten Feuer der englischen schweren Schiffe. Hipper befahl jetzt den von den deutschen Torpedobootsverbänden seit jeher besonders intensiv geübten konzentrierten Massenangriff auf die englische Gefechtslinie. Doch schnell stellte sich heraus, dass infolge des langen Gefechtes die Boote weit zerstreut waren, der Seegang einen erfolgreichen Einsatz erschweren würde und die Entfernung bis zum sicheren Torpedoschuss auf die englischen Schlachtkreuzer sehr groß war. Zudem machte ein unerwartetes Manöver der englischen Linie den gesamten Angriffsplan zusätzlich unkalkulierbar. Kaum war Stander „Z“ – das Angriffssignal für die Boote – vorgeheißt, als er schon wieder niedergeholt werden musste.

Für BLÜCHER begann inzwischen der Endkampf; eine Unterstützung der anderen



VOLLTREFFER: Diese beiden Hecktürme der SYDLITZ brannten beim Kartuschenbrand infolge des Treffers komplett aus. Beide Turmbesatzungen fanden dabei den Tod Foto: picture-alliance/WZ Bilddienst



DETAIL: Anfang des Ersten Weltkriegs waren die Einheiten der kaiserlichen Hochseeflotte noch mit Torpedofangnetzen ausgestattet, hier eingerollt bei SMS BLÜCHER Foto: picture-alliance/WZ Bilddienst



ANGESCHLAGEN: Das Flaggschiff des englischen Verbandes, HMS LION, wird schwer getroffen und Befehlshaber Admiral Beatty muss mithilfe eines Torpedobootes umsteigen Foto: picture-alliance

deutschen Schlachtkreuzer war unmöglich geworden und so musste Admiral Hipper schweren Herzens das Schiff seinem Schicksal überlassen. Die gute und geschickte artilleristische Verteidigung fügte dem Gegner zwar Schaden zu, aber um 13:13 Uhr nachmittags sank das Schiff. Die Rettungsaktion der Engländer wurde durch ein deutsches Flugzeug, das die Situation nicht erkannte, erschwert und führte schließlich zum Tod von über 900 Besatzungsangehörigen, 260 Soldaten wurden gerettet. Beatty nahm nach dem Untergang der BLÜCHER das Gefecht nicht wieder auf. LION musste schließlich von HMS IDOMITABLE geschleppt werden, was den deutschen Führungsstellen entging, sodass keines der in der Nähe stehenden Unterseeboote dieses lohnende Angriffsziel sofort zugewiesen erhielt.

Gerade so entkommen

Hipper glaubte, TIGER versenkt und LION außer Gefecht gesetzt zu haben – zusätzlich hatten die Kleinen Kreuzer und Torpedoboote weitere Treffen auf englische Einheiten erzielt – aber der Untergang der BLÜCHER war ein herber Verlust und zählte schwer. Gegen 16 Uhr nachmittags gelangten die deutschen Verbände in den Schutz der eigenen Minensperren innerhalb der Deutschen Bucht. Hipper war es noch rechtzeitig gelungen, seine doch ziemlich abgekämpften Schiffe und Boote vom Gegner zu lösen. Das war auch wichtig, denn mittlerweile war Admiral Jellicoe mit großen Teilen der Grand Fleet auf dem Gefechtsfeld erschienen – ihnen wäre Hipper keinesfalls gewachsen gewesen. Auf deutscher Seite erwog der von den Ereignissen unangenehm überraschte Flottenchef von Ingenohl, den abrückenden Gegner mit Torpedobooten anzugreifen, verwarf dann aber den Gedanken wegen zu erwartender Erfolglosigkeit.

Wie stets nach derartigen Ereignissen, machten sich die deutschen zuständigen Stellen an eine sorgfältige Analyse der Geschehnisse. Ohne Zweifel hatte die höhere Geschwindigkeit Admiral Beatty in die Lage versetzt, die taktisch für ihn günstigere Gefechtslage auszuwählen – die Deutschen konnten nur reagieren. Auch das größere Kaliber der schweren Artillerie hatte den Engländern eine Feuereröffnung ermöglicht, auf die die deutschen Schiffe erst nach Verringerung der Distanz antworten konnten. Das geringere Kaliber ermöglichte der schweren deutschen Artillerie jedoch das Schießen in einem schnelleren Salventakt und mit einer höheren Trefferwahrscheinlichkeit. Die Ursache für die mit Mühe verhinderte Explosion der Munitionskammer auf SEYDLITZ wurde akribisch untersucht und führte auf allen vergleichbaren Schiffen zu konstruktiven Nachrüstungen, die sich später auszahlen sollten. Der Einsatz der Torpedoboote war, wie schon öfter vorher, durch die Wetterlage eingeschränkt, zudem gelang es wiederum nicht, einen koordinierten Angriff mit Torpedos vorzutragen.

> **„Der ungeheure Druck von so viel Munition entlud sich nach oben, tötete alle Bedienungsmannschaften und entwich nach oben mit solcher Gewalt, dass die Flammen bis zur Masthöhe emporstiegen.“**
>
> Zeitzeuge Heinz Kraschutzki in: Rahn, Werner: Das Seegefecht an der Doggerbank am 24. Januar 1915. Jahrbuch der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte, 2014, Seite 101

Insgesamt hatte die Kaiserliche Marine abermals eine Niederlage erlitten. Da diesmal auch die modernsten Schiffe im Gefecht gewesen waren, machte der Ausgang besonders nachdenklich. Ganz offensichtlich war auch die Anlage der Gesamtoperation ohne jegliche Unterstützung durch die Hochseeflotte wenig glücklich, denn mit Rückhalt durch die modernen deutschen Linienschiffe des I. und II. Geschwaders wäre eine Verteidigung der beschädigten BLÜCHER Erfolg versprechend gewesen. Der Flottenchef Admiral von Ingenohl und auch sein Stabschef Konteradmiral Eckermann (1862–1916) mussten ihre Posten räumen. Neuer Flottenchef wurde Admiral Hugo von Pohl (1855–1916), Chef des Admiralstabs. Die Flotte schaute skeptisch auf ihren neuen Führer, war auch er doch ein Verfechter einer zurückhaltenden Operationsführung. ⚓

LITERATURTIPPS

Marinearchiv (Hrsg.): Der Krieg zur See. Bd. 6, Nordsee, Berlin 1937

Orth, Kathrin/Kliem, Eberhard (Hrsg.): Jahrbuch der DGSM 2014. Oldenburg 2015

25 Jahre GeraMond Verlag –

Unser Jubiläums-Angebot für SCHIFF CLASSIC-Leser:

2 Ausgaben einer Zeitschrift Ihrer Wahl – für zusammen *nur € 2,50 !*



Jetzt eintauchen in die Schifffahrts- und Marinegeschichte

- ✓ Spannende Berichte aus der Geschichte von Seefahrt, Handels- und Kriegsmarine
- ✓ Packende Geschichten über Schiffe und ihre Besatzungen
- ✓ Fundierte Beiträge rund um das Thema maritime Technik

2x für nur € 2,50


statt € 17,80



Das Magazin für Militärgeschichte

- ✓ Fundierte Beiträge rund um das Thema Militär- und Wehrtechnik
- ✓ Packende Berichte von Zeitzeugen
- ✓ Alles über militärische Fahrzeuge und Waffensysteme

2x für nur € 2,50

statt € 11,–



Oldtimer der Lüfte

- ✓ Luftfahrt-Historie in brillanten und seltenen Bildern
- ✓ Bergungen und Restaurierungen als Exklusivberichte
- ✓ Aktuelle Airshow-Termine

2x für nur € 2,50

statt € 11,80



Kleine Schiffe, großartige Modelle!

- ✓ Neuheiten aus dem funktionalen Schiffsmodellbau,
- ✓ über Fernsteuerungs- und Antriebstechnik,
- ✓ Akkus und Ladegeräte

2x für nur € 2,50


statt € 11,80



5.000 Jahre Geschichte ...

- ✓ über Kriege und Schlachten, Waffen und Technik, Strategie und Taktik
- ✓ wissenschaftlich recherchiert
- ✓ mit packenden Bildern illustriert

2x für nur € 2,50

statt € 8,40



Packen Sie's an!

- ✓ Werkzeuge und Maschinen im Test
- ✓ Inspirierende Ideen für DIY-Projekte in Haus und Garten
- ✓ Praktische Schritt-für-Schritt-Anleitungen

2x für nur € 2,50


statt € 7,–

ü

Bremer und Hamburger Fernost-Kombischiffe

Erster Klasse nach Yokohama



Die Entscheidung der Hapag und des Norddeutschen Lloyd, ab 1954 mit sechs schönen, aber teuren Fracht- und Passagierschiffen auf die lange Ostasienroute zurückzukehren, löste neben Begeisterung auch Kopfschütteln aus Von Harald Focke



SCHMUCKES SCHIFF: Die SCHWABENSTEIN des Norddeutschen Lloyd kam als erstes der sechs Kombischiffe für die Ostasienroute in Fahrt
Foto: Archiv NDL

KOMBISCHIFF: Weitläufige Aufbauten und Ladebäume. Von oben gesehen wird die Kombination aus Passagierschiff 1. Klasse und Frachter besonders deutlich

Foto: Archiv NDL

WERBUNG: Gut gemachte Werbung soll die Auslastung der Kombischiffe unterstützen. Doch hier ist die Rentabilität das Sorgenkind der Reederei

Foto: Archiv Hapag-Lloyd

Am 16. Januar 1954 fegt ein Orkan über die Nordsee. Kümos suchen Schutz im nächsten Hafen, Inselfähren gehen gar nicht erst raus. Die Passagierdampfer AMERICA und OLYMPIA bleiben an der überfluteten Columbuskaje in Bremerhaven. Stundenlang peitscht die Gischt dort hoch über den Kai. Das ist das richtige Wetter für Kapitän Heinz Vollmers. Bei einer Probefahrt im tiefen Wasser will er die Leistungsfähigkeit des Kombischiffs SCHWABENSTEIN bis an die Grenzen testen. Der schwere Wintersturm mit heftigen Böen aus Westsüdwest treibt das neueste Schiff des Norddeutschen Lloyd (NDL) mit über 18 Knoten vor sich her.

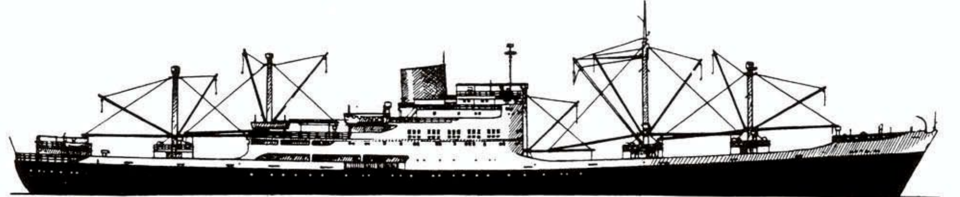
Das ist mehr als die Dienstgeschwindigkeit. Zurück und nun gegen die Windrichtung braucht die SCHWABENSTEIN die vierfache Zeit. Durch die großen Fenster des Wintergartens beobachten die Gäste die wilde See – die meisten mit flauem Magen. Reederei und Schiffsführung sind jedenfalls beeindruckt von den Seeeigenschaften der SCHWABENSTEIN selbst bei schwerem Wetter. Sie sparen nicht mit Lob für die Schiffbauer des Bremer Vulkan.

Gebaut beim Bremer Vulkan

Bei seiner Hauswerft in Bremen-Vegesack hatte der Norddeutsche Lloyd schon 1950 seine ersten Nachkriegsfrachter der RHEINSTEIN-Klasse bestellt, der bald größere folgten und schließlich im Herbst 1953 drei Ostasien-Kombi-Liner. Drei baugleiche Schiffe orderte die Hamburger Hapag. Betriebswirtschaftlich war es eine kühne Entscheidung. Denn die Rentabilität war von Anfang an mehr als fraglich.

Mit der SCHWABENSTEIN nahm der NDL am 28. Januar 1954 seinen Passagierdienst nach Ostasien wieder auf, der seit 1939 durch den Krieg unterbrochen war. Die Jungfernfahrt führte nach Yokohama, gut 30 Kilometer südwestlich von Tokio. Über ihre eigentliche Aufgabe hinaus, Fahrgäste und Ladung sicher zu transportieren, sollte die SCHWABENSTEIN international um Sympathien für den Lloyd werben und alte Kontakte aus der Vorkriegszeit neu beleben.

Wenige Tage später stellte ein rüstiger Oldtimer aus dem Jahr 1925 die werftneue



Grafik: Archiv DSM

MARKANTES PROFIL: Riss des Motorschiffs SCHWABENSTEIN von Karl-Heinz Schwadtke



EDLER SALON: Die Innenarchitektur wurde für „auswärtige" Architekten ausgeschrieben Fotos (2): Bremer Vulkan



NIERENTISCH-ÄRA: Im Wintergarten der SCHWABENSTEIN glänzt innenarchitektonisch die spezifische Schlichtheit der 1950er-Jahre

SCHWABENSTEIN in den Hintergrund: Mit dem schwedischen Fahrgastschiff GRIPSHOLM, das mit zehn Millionen D-Mark damals nicht mehr kostete als ein neuer Standardfrachter, kehrte der Lloyd am 1. Februar 1954 auf seine mit Abstand wichtigste Route von Bremerhaven nach New York zurück. In die Passagierfahrt auf dem Nordatlantik traute sich die Hapag nicht zurück, aber auf den Gemeinschaftsdienst mit den Bremern ließen sich die Hamburger ein.

Als erstes Hapag-Schiff kam im März die HAMBURG in Fahrt. Am 1. April 1954 begann ihre Jungfernreise. Es folgten die HESSENSTEIN und die BAYERNSTEIN des NDL sowie die FRANKFURT und die HANNOVER der Hapag.

Die drei Bremer Schiffe gehörten formal der Orlanda-Reederei, einer Tochter des NDL, der sie charterte, um im Ausland nicht mit neuen Schiffen für alte Schulden aus der Vorkriegszeit haften zu müssen. Nach dem Londoner Schuldenabkommen war dieses Provisorium im Mai 1955 zu Ende.

Beim Bremer Vulkan war die Freude über den fetten Auftrag des NDL und der Hapag groß. Mit ihren Einrichtungen für viele Fahrgäste brachten die Kombischiffe wesentlich mehr Arbeit auf die Werft als normale Frachter, auch für die Innenarchitekten. „Wir waren immer froh, wenn wir viel zu tun hatten, und das war ja bei solchen Schiffen zu erwarten. Das schien für uns eine interessante Aufgabe zu werden. Sie reizte mich ungemein", gestand der Chefinnenarchitekt des Bremer Vulkan, der 2010 verstorbene Joachim Buchwald.

„Das können Angestellte nicht"

Die Aufträge für die Einrichtung der Kombischiffe vergab der NLD-Vorstand anders als bisher bei seinen Frachtern. Bisher hatte er sich herausgehalten, nun mischte er sich von Anfang an ein: „Was die Ausstattungsideen anging, schwelgte die Lloyd-Spitze mit Richard Bertram und Dr. Johannes Kulenkampff noch immer in Erinnerungen an die BREMEN und die EUROPA sowie die Ostasien-Schnelldampfer aus den 30er-Jahren", berichtete Buchwald. „Beide wollten etwas ganz Großes starten, Geld spielte keine Rolle. ‚Angestellte Architekten können das nicht, dafür brauchen wir externe', sagte mir Kulenkampff ohne Begründung." Mit „das" meinte er die Gesellschaftsräume der Kombischiffe. Das traf Buchwald tief.

> **„Die angestellten Architekten können das nicht, dafür brauchen wir externe."**
>
> Lloyd-Direktor Johannes Kulenkampff zu seinem Hausarchitekten

Vier Architekten wurden zu einem beschränkten Wettbewerb eingeladen. Die Hapag schlug erwartungsgemäß Hamburger Architekten vor, darunter Edgar Horstmann von der Hamburger Landeskunstschule und Caesar Pinnau, der 1952 für Aristoteles Onassis dessen Privatjacht ausgestattet hatte. Er genoss er in Hamburger Reederkreisen hohes Ansehen, vor allem bei Rudolf August Oetker und dessen Hamburg-Süd. Schließlich reichte noch Georg Manner aus München Entwürfe ein, ein ehemaliger Mitarbeiter des berühmten italienischen Schiffsarchitekten Gustavo Pulitzer Finali.

In der Lloyd-Verwaltung am Bremer Hauptbahnhof wurden die Pläne präsentiert – ausgerechnet von den Vulkan-Architekten Buchwald und Norbert Ehinger. „Dafür waren wir dem Lloyd gut genug", so Buchwald. Die Vorstände des Lloyd, der Hapag und des Bremer Vulkan fällten ruckzuck alle Entscheidungen für die wichtigsten Einrichtungen: die Eingangshalle mit dem Treppenhaus, den Speisesaal, den Wintergarten, den Salon, das Schreib- und Lesezimmer, die Bar, die Kabinen und die Offizierskammern.

Nicht mehr so „troostreich"

Rolf Störmer bekam die Aufträge für das jeweils erste Schiff des NDL und der Hapag, die SCHWABENSTEIN und die HAMBURG. Die HESSENSTEIN und die FRANKFURT erhielt Horstmann, Manner die BAYERNSTEIN und die HANNOVER. Favorit Pinnau ging leer aus. Bei der Begutachtung seiner ganz auf Wirkung angelegten Entwürfe entfuhr es Kulenkampff: „Sehr troostreich." Das war eine Anspielung auf Paul Ludwig Troost, seit 1912 gefeierter Hausarchitekt des NDL. Er hatte die COLUMBUS und die EUROPA ausgestattet und im „Dritten Reich" mehrere Monumentalbauten entworfen. Offensichtlich wollte sich der Lloyd-Vorstand doch von seinen Vorkriegskonzepten verabschieden.

„Wir Vulkan-Architekten haben uns die Schiffe gründlich angesehen, als sie nacheinander bei uns gebaut wurden", erinnerte sich Buchwald. „Störmers SCHWABENSTEIN fand ich am besten gelungen. Auch Manner hat seine Sache gut gemacht." Die Offiziersmesse und das Hospital durfte Buchwald gestalten. „Viel war das nicht. Ich hatte mir mehr gewünscht und war betrübt,

LADEGESCHIRR IN AKTION: **In einem chinesischen Hafen wird Ladung mit den bordeigenen Möglichkeiten gelöscht** Foto: Archiv Hapag-Lloyd

dass mir der Lloyd und die Hapag nicht wenigstens die Chance gegeben haben, einen Entwurf für die anderen Räume einzureichen. Von vornherein zu sagen: ‚Die beim Vulkan können das nicht“, das hat mich doch sehr getroffen. Wir hätten das gekonnt.“

Lob von „Luftbohm“

Bereits das erste Kombischiff erregte Aufsehen – ganz im Sinne des Lloyd-Vorstands, der Werbung immer gerne sah. Ihm gelang es, Bundesverkehrsminister Hans-Christoph Seebohm nach Bremen zu locken, um die SCHWABENSTEIN zu besichtigen. „Ein Schiff, wie wir es heute brauchen“, urteilte der Minister trotz seiner bekannten Vorliebe für das Flugzeug, die ihm den Spitznamen „Luftbohm“ eintrug.

Auch die Fachzeitschrift *Seekiste* war von der Konstruktion, dem Aussehen und der Ausstattung der in Bremen gebauten Kombischiffe begeistert und pries sie als „Visitenkarten des deutschen Schiffbaus“.

Nachdem 1955 alle Kombi-Liner abgeliefert waren, boten der NDL und die Hapag alle zwei Wochen eine Abfahrt nach Ostasien an. Flüge mit Propellermaschinen waren selten und teuer, die Transsibirische Eisenbahn war im Kalten Krieg für Westeuropäer tabu.

Eine Rundreise dauerte drei Monate. Sie führte von Bremen oder Hamburg über Southampton, Rotterdam und Antwerpen durch das Mittelmeer (Genua) und den Suezkanal (Port Said) nach Djibouti, Aden und Penang, dann weiter nach Singapur, Manila, Hongkong und Kobe bis Yokohama; zurück ging es auch über Marseille.

Geschichtsträchtige Namen

Vor dem Krieg war diese Route im Passagierverkehr für den Norddeutschen Lloyd die wichtigste nach dem Nordatlantik, wenn auch in der Zahl der Fahrgäste nicht annähernd vergleichbar. Ab Mitte der 1930er-Jahre hatte der Lloyd auf ihr die Schnelldampfer POTSDAM, GNEISENAU und SCHARNHORST eingesetzt. Mit rund 18.000 BRT und 190 Meter Länge hatten SCHARNHORST und GNEISENAU in ihren eleganten und komfortablen Gesellschaftsräumen und Kabinen in zwei Klassen Platz für jeweils 300 Fahrgäste, die POTSDAM fasste 250 Passagiere. Ihre Nachfolger der 1950er-Jahre waren mit 164 Meter Länge und knapp 9.000 BRT deutlich kleiner und mit 17 Knoten auch erheblich langsamer als die Vorkriegs-Liner, die bis zu 23 Knoten liefen. Ihre beiden MAN-Vulkan-Zweitakt-Dieselmotoren mit sieben Zylindern gaben 10.560 PS über hydraulische Kupplungen und ein Getriebe an eine Schraube ab.

Beim Komfort für ihre bis zu 86 Passagiere konnten die Kombis mit den Vorkriegsschiffen mithalten. Alle Kabinen lagen außen, waren klimatisiert und hatten Bad oder Dusche mit Toilette. Ein personal- und damit kostenaufwendiger Service gehörte selbstverständlich dazu. Ihn genoss auch die Schiffsführung. „Die Verpflegung war überragend“, erinnert sich Erich Draschba an seine Zeit als 3. Offizier auf der SCHWABENSTEIN. „Um 5 Uhr wurde auf See die Bäckerei geöffnet, um 6 Uhr brachte ein Steward frische Brötchen mit Butter und dampfenden Kaffee auf die Brücke.“

Schon bevor die Fahrgäste ab 8 Uhr zum ersten Frühstück erschienen, blitzten alle Salons und Decks. Bereits frühmorgens machte der 1. Offizier seine Runde und kontrollierte die Sauberkeit bis in den letzten Winkel. Die Liegestühle auf dem Sonnendeck waren dann schon an einer geraden Decksnaht exakt ausgerichtet, alle am Vortag im Passagierbereich entdeckten Schmutz- oder



HART ZUM SCHIFF: **Kapitän Heinz Vollmers testet bei einer Probefahrt in Grenzbereichen die Leistungsfähigkeit des Kombischiffs SCHWABENSTEIN** Foto: Archiv Hapag-Lloyd



SPEISESAAL: Für ihr hervorragendes, im wahren Sinn erstklassiges Essen an Bord waren die Kombifrachter bekannt Foto: Bremer Vulkan



ERSTER KLASSE: Die Passagierkabinen der SCHWABENSTEIN lagen alle außen mit relativ großen Fenstern Foto: Bremer Vulkan

Rostflecken entfernt. „Beim Schwimmbad wurden täglich das Becken, die Leitern und die ganze Umgebung mit Ata blank gescheuert und wieder frisches, sauberes Seewasser eingefüllt", berichtet Draschba in seinem Buch *Das Tor zur Welt war wieder offen*.

Im Speisesaal gab es Frühstück in allen Variationen auf dem Niveau der 1. Klasse mit Eiern, Steaks oder Kipling, also warmen geräucherten Makrelen, continental oder englisch. „Gegen zehn Uhr rollte das zweite Frühstück an, Bouillon mit Häppchen", erzählt Draschba. Die Lloyd-Stewards bedienten im frischen weißen Hemd und in schwarzer Hose mit erkennbarer Bügelfalte.

Dem Mittagsmenü folgte der Nachmittagskaffee mit einem reichhaltigen Kuchenangebot. Das warme Abendessen, ebenfalls aus mehreren Gängen, nahmen der Kapitän, sein 1. Offizier, der Arzt und der Leitende Ingenieur mit den Fahrgästen ein. Ab Mitternacht warteten in der Bar kleine Snacks auf Nachtschwärmer.

Tee speziell für Briten

Zusätzlich bot der Norddeutsche Lloyd einen Five-o-clock-tea an. Denn dank regelmäßiger Stopps in Southampton waren meist mehr Briten als Bundesbürger an Bord, da die Schiffe mehrere Kolonien des Empire anliefen und die Kinderbetreuung an Bord gut ankam. Bei der Ausreise nahmen die deutschen Kombis Tausende von Säcken der Royal Mail für die Kronkolonien in Aden, Ceylon und Singapur an Bord. Das war für den Hapag-Lloyd-Dienst ein einträgliches Geschäft.

Deutschen Touristen fehlte meist noch das Geld für ausgedehnte Seereisen. Manche buchten allerdings bestimmte Etappen, vorzugsweise ab Genua. Ausgelastet waren die Kombis selten und schon gar nicht auf der gesamten Reise zwischen Deutschland und Japan. Vor allem Diplomaten, ihre Familien und ihr umfangreiches Gepäck fuhren auf Kosten der Steuerzahler häufiger in beiden Richtungen auch lange Strecken mit.

Langsam und teuer

Der Unterhalt der Kombischiffe war wesentlich teurer als der Standardfrachter mit höchstens zwölf Fahrgästen. Die Verladung der Fracht ins Schiffsinnere in den vielen Anlaufhäfen in Asien war umständlich und kostspielig, weil sie tagelange Liegezeiten erforderte. In Hongkong brachten Dschunken Rattan- und Rotholzmöbel längsseits. In Colombo auf Ceylon (heute Sri Lanka) und in Singapur wurden oft Tausende von Säcken mit schwarzem, weißem und rotem Pfeffer geladen, die täglich umgestaut werden mussten, um Frische und Qualität zu erhalten. Aus Indonesien kamen mit den Kombis edle Tabaksorten aufwendig verpackt zur Bremer Tabakbörse.

9.500 Tonnen Ladung konnten die Kombis mitnehmen, doch längst nicht immer waren alle Luken voll. Nur wenige Länder in Asien konnten sich damals Maschinen und technische Geräte aus Europa leisten. Dennoch setzten sich die Erträge aus den Frachtraten anfangs zu zwei Dritteln aus der Ausreise und nur einem Drittel aus der Heimreise zusammen, auf der Agrarprodukte und Rohstoffe vorherrschten.

Ab Ende der 50er-Jahre förderte der Freihandel insgesamt die Im- und Exporte. Besonders industrielle Konsumgüter aus Japan kamen nun verstärkt nach Europa. Als Lieferanten folgten Hongkong, Taiwan und Südkorea, später dann Thailand, Singapur und die Philippinen.

Nun waren die Kombis auf der Heimreise deutlich besser ausgelastet. Sie liefen weniger Häfen an, damit die Kunden ihr in der Ladung gebundenes Kapital rascher wieder zu Geld machen konnten. Dieser „Schnelldienst" verringerte die Reisezeit um ein Drittel. Bald forderten auch Kunden in Fernost kürzere Transitfristen. Doch dafür reichte die Geschwindigkeit der Kombis nicht aus.

> **„Ein gleich teures mittelgroßes Passagierschiff für den Nordatlantikdienst wäre rentabler gewesen als drei gebaute Kombischiffe!"**
>
> Arnold Kludas, Deutschlands Experte für Passagierschiffe

An der 90 Mann starken Besatzung zu sparen, war noch schwieriger als beim Brennstoff. Das Küchen- und Bedienungspersonal ließ sich kaum verringern, ohne den Service einzuschränken – gleichgültig, wie viele Fahrgäste zwischen den einzelnen Anlaufhäfen an Bord waren. Die Jets gewannen immer mehr Reisende; günstigere Tickets drückten die Passagepreise. Die Kosten der Kombis kletterten, die Einnahmen schrumpften.

1966/67 schließlich endete der Passagierdienst zwischen Deutschland und Ostasien, als die Hapag und der Norddeutsche Lloyd ihre inzwischen auch zu langsamen Kombischiffe nach nur zwölf Dienstjahren ins Ausland verkauften. Beide Reedereien ersetzten sie durch Schnellfrachter der WESTFALIA- und FRIESENSTEIN-Klasse, die sich wegen des unerwartet schnellen Ansturms der Container ebenfalls nur kurz im Ostasien-Dienst halten konnten. Die Bremer und Hamburger Kombis landeten bis 1979 auf der Abwrackwerft. ⚓

Seitenraddampfer DRESDEN für Nordkorea

Auf dem Wunschzettel eines Präsidenten

DDR, Juni 1984: Eine Dampferfahrt auf der Elbe begeistert den nordkoreanischen Staatspräsidenten Kim Il-Sung. Einen schönen Raddampfer wie die DRESDEN will er auch haben. Wie bekommt er dieses Schiff nach Pjöngjang? Von Frank Müller



ZU HAUSE: Der Flussdampfer DRESDEN, hier als Ausflugsdampfer vor heimatlicher Kulisse, weckte beim Präsidenten Nordkoreas Begehrlichkeiten Foto: picture-alliance



ÜBER DIE SEITE: Stapellauf des Seitenraddampfers DRESDEN in der Werft Dresden Laubegast am 28. April 1926
Foto: Sammlung Frank Müller





UNKONVENTIONELL: Oberingenieur Fräsdorf bringt frischen Wind in die Werft Dresden Laubegast
Foto: Sammlung Frank Müller

Grün-weiß gestrichen und kräftig dampfend kommen sie daher, die Seitenraddampfer auf der Elbe oberhalb und unterhalb von Dresden. Sie sind der dekorative Augenfang für Touristen, verbunden mit dem Wunsch nach einer Flussfahrt in historischem Ambiente. Seitdem die Raddampfer, übrigens als Idee von den Rheindampfern abgeguckt, auf der Elbe verkehren, faszinieren sie Groß und Klein – und manchmal auch wichtige Staatsgäste. Noch zu DDR-Zeiten wird einer von ihnen, der nordkoreanische Präsident Kim Il-Sung, zum Raddampfer-Fan. Seine spontane Idee: Auch seine Volksgenossen sollen den Charme einer Fahrt mit einer DRESDEN genießen können.

Doch zuerst ein Blick auf die Geschichte dieses Schiffes. Die Indienststellungen des Raddampfers DRESDEN (1926) und auch des Dampfers LEIPZIG (1929) stellten den Abschluss und Höhepunkt des Raddampferneubaues auf der Oberelbe dar. Der Bau dieser beiden technisch neuen Schiffe wurde innerhalb kürzester Zeit in höchster Qualität realisiert, was so trotz – oder vielleicht auch aufgrund – der heutigen modernen technischen, technologischen und kaufmännischen Prozesse nicht mehr denkbar wäre.

Schmuckstück auf der Elbe

Der Dampfer DRESDEN ist heute noch das besondere Schiff der Dresdner Raddampferflotte. Der Stapellauf am 28. April 1926 war schon für sich eine Sensation: größer als alle anderen bisherigen Schiffe der Flotte und zum ersten Mal ein vollständig weißes Schiff. Alle Schiffe fuhren damals in den Landesfarben des Staates Sachsen, grün-weiß-grün-weiß, die Oberdeckdampfer zusätzlich noch mit sandfarben-weißem Schiffsrumpf … und nun dieser Schwan!

Was steckte hinter diesem Quantensprung? Die Folgen des Ersten Weltkriegs waren überwunden, die Wirtschaft hatte sich stabilisiert und für den sich wieder verstärkenden Ausflugsverkehr wurde ein neues, komfortables Schiff benötigt. 1925 hatte die Werft Laubegast den Diplomingenieur Fräsdorf als Werftleiter eingestellt. Vertreter der Gesellschaft führten in Begleitung von Oberingenieur Fräsdorf im zweiten Halbjahr 1925 mehrere Besichtigungen von Motorschiffen auf Oder und Rhein durch. Hintergrund war der Gedanke, mit einem großen Dieselschiff Kosten durch weniger Mannschaftspersonal zu sparen und die Manövrierfähigkeit auf dem Fluss zu erhöhen.

Es stellten sich allerdings folgende Fragen: Erstens, soll überhaupt ein neues Personenschiff gebaut werden? Antwort: Geld und Bedarf waren vorhanden, also stand dem Bau nichts im Wege. Zweitens, einerseits würde der Bau eines Motorschiffes nicht mehr während der nächsten Fahrsaison beendet werden können, andererseits würde dieser Schiffstyp eine bedeutende Reklame für das Unternehmen bedeuten. Drittens, soll das Schiff in der bisherigen Form mit 300 PS gebaut werden, dafür aber breiter und länger?

Dampf statt Diesel

Die Kosten wurden für einen Dampfer auf zirka 300.000 Mark kalkuliert, das Motorschiff wurde teurer eingeschätzt. Eine Entscheidung zu fällen drängte letztendlich auch dadurch, dass der nächste Dampferneubau erst frühestens nach zwei bis drei Jahren wieder infrage kommen würde, da vorher noch ein neuer Kohlenkahn und eine Anzahl von Landungsbrücken neu zu beschaffen waren. Ein etwas exotischer Vorschlag ging sogar dahin, zwei Frachtschiffe so auszubauen, dass sie bei gutem Wasserstand sonntags für die Personenbeförderung herangezogen werden könnten. Letztendlich beeinflusste der zu erwartende höhere Tief-



HALBES WRACK: Dampfer DRESDEN nach dem katastrophalen Brand im Hafen von Loschwitz im Jahr 1946
Foto: Sammlung Frank Müller



IDYLLISCH: Seitenraddampfer DRESDEN am Terrassenufer der Elbe bei Dresden

Foto: Sammlung Frank Müller

gang des Dieselschiffes von gut zwei Metern die Entscheidung zu Gunsten eines Seitenraddampfers.

Innerhalb kurzer Zeit wurde für die Oberelbe ein neuer Schiffstyp in Anlehnung an die erfolgreichen Rhein-Salondampfer entworfen. Dieser Schiffstyp zeichnete sich durch ein großes Oberdeck, geräumige Salons, Panoramafenster, komfortable Sanitärbereiche und eine insgesamt luxuriöse Ausstattung aus.

Rhein-Salondampfer auf der Elbe

Für den Antrieb des eisernen Schiffskörpers wurde eine liegende Zweizylinder-Verbundmaschine mit Ventilsteuerung und Einspritzkondensation mit einer Leistung von 300 PS konzipiert. Die Maschine verkörperte den damals technischen Höchststand des Dampfmaschinenbaus. Das Gleiche galt für die Ruderanlage, System Flettner. Durch die besondere Funktionsweise konnte auf den Einbau einer Dampfsteuermaschine verzichtet werden. Mit dem heutigen technischen Verständnis kann man die Nutzung der Flussströmung für die Ruderauslenkung durchaus als Vorläufer der Servolenkung bezeichnen. Auch nach den Generalreparaturen ab 1992 wurde das System Flettner für die Ruderanlage der beiden großen Dampfer beibehalten. Angesteuert wurde sie nun allerdings nicht mehr über die lange Axiometerleitung vom Steuerrad auf der Brücke, sondern über einen Hydraulikmotor auf dem Heck.

Am 28. Januar 1926 wurde auf der Werft Dresden Laubegast der Kiel gelegt und bereits drei Monate später kam es zur Schiffstaufe mit anschließendem Stapellauf! Symbolträchtig übertrug man den Namen des damaligen Dampfers DRESDEN (der heutige Dampfer STADT WEHLEN, das älteste Schiff der heutigen Flotte) auf das neue Schiff. Nach nur fünf Monaten Bauzeit konnte der Dampfer DRESDEN am 29. Juni 1926 in Dienst gestellt werden und wurde zugleich zum Flaggschiff der Dresdner Flotte erklärt. Die Zulassung war für 1.363 Fahrgäste ausgeschrieben, ab 1960 wurde die Zahl noch einmal erhöht auf 1.443!

Im Jahr 1943 erhielt das Schiff, wie die anderen Dampfer auch, einen grauen Tarnanstrich, der erst im Jahr 1946 wieder in den weißen Anstrich zurückgewandelt wurde. Das Schiff war eines der wenigen, die den Krieg ohne Beeinträchtigungen überstanden hatten. Umso schwerwiegender war die Katastrophe, die den Dampfer am 18. Juni 1946 an den Rand der Vernichtung brachte. Der Raddampfer lag gemeinsam mit anderen Schiffen im Hafen Loschwitz, als an Bord ein Feuer ausbrach. Die Anwohner am Körnerweg wurden durch die Flammen in dunkler Nacht geweckt. Sie eilten den Besatzungen sofort zu Hilfe. Gemeinsam gelang es, den direkt am Dampfer DRESDEN festgemachten Dampfer MEISSEN abzuziehen. Die DRESDEN brannte allerdings bis über die halbe Schiffslänge total aus. Am Dampfer MEISSEN zeugte noch lange Zeit die abgeblätterte Farbe am Vorderschiff von der Hitze der Flammen und der Nähe zur Katastrophe.

> „(…) auf dem Fußboden kniend, die Zeichnungen mit dem Bleistift kopierend, haben wir die nordkoreanischen Kollegen erlebt.“
>
> Frank Müller, seinerzeit Werftleiter in Laubegast

Als Brandursache auf der DRESDEN wurde eine vergessene Kerze vermutet. Da das Schiff auch auf der Liste der sogenannten Kriegsreparation für die damalige Sowjetunion stand, hielt sich zudem das Gerücht der „Rettung durch Brand“. 1948 wurde der Wiederaufbau beschlossen, der zuvor längere Zeit infrage gestellt war. Als erster Dampfer erhielt die DRESDEN bei dieser Gelegenheit einen geschlossenen Vorderdecksalon, der von den Fahrgästen dankbar angenommen wurde. Am 7. Juli 1949 stellte man das Schiff feierlich wieder in Dienst.

In den folgenden Jahren wurde es durch Modernisierungen und Instandhaltungen in hervorragendem Zustand erhalten. Erst in

LITERATURTIPP

Müller, Frank/Quinger, Wolfgang: Die Dresdner Raddampferflotte. Delius Klasing Verlag, ISBN 978-3-7688-1904-6

den Jahren 1979 bis 1981 nahm man die erste umfassende Generalreparatur vor. Zur 800-Jahr-Feier des Hamburger Hafens lag der Dampfer DRESDEN vom 3. bis 15. Mai 1989 in Dresdens Partnerstadt an der Hamburger Überseebrücke.

Ungewöhnlicher Wunsch

Anfang der 1980er-Jahre weilte der nordkoreanische Staatspräsident Kim Il-Sung auf Einladung des Staatschefs Erich Honecker in der DDR. Im Rahmen eines Dresden-Besuches war im Programm am 3. Juni 1984 auch eine Dampferfahrt auf der Elbe vorgesehen. Die „Ehre" wurde natürlich dem Flaggschiff der Flotte zuteil, dem Dampfer DRESDEN.

Wochenlange Vorbereitungen kündigten das Ereignis an. Das Schiff wurde durch technische und polizeiliche Dienste gründlich untersucht, der Decksalon dem Anlass entsprechend mit Couch-Garnituren, roten Wandbehängen, Fahnen usw. umgebaut. Am Tag des großen Ereignisses herrschte Schifffahrtssperre auf dem Flussabschnitt. Der Staatsgast war begeistert von dem Dampfer, was nun nicht ohne Folgen blieb.



Foto: picture-alliance

DDR, JUNI 1984: Eine Dampferfahrt auf der Elbe begeistert den nordkoreanischen Staatspräsidenten Kim Il-Sung. Einen Raddampfer wie die DRESDEN will er auch haben

Kein halbes Jahr nach dem Ereignis wurde der Werft Laubegast der Besuch einer Gruppe nordkoreanischer Schiffbauspezialisten angekündigt. Sie hatten die Genehmigung beziehungsweise Forderung des entsprechenden DDR-Ministeriums mit im Gepäck, alle nötigen technischen Unterlagen, Fotos, Kopien usw. anfertigen zu dürfen, die den Nachbau des Dampfers in Korea ermöglichen sollten.

Die Spezialistengruppe erschien in Begleitung eines koreanischen Vorgesetzten und eines Abgeordneten des Ministeriums, die Freigabe der Unterlagen wurde angeordnet und das Schiff sogar für Tage an der Werft festgemacht. Die Dinge nahmen unter einfachsten Bedingungen ihren Lauf. Problematisch war die Beschaffung der Unterlagen für die Maschinenanlage. Alle infrage kommenden Archive wurden geprüft, doch auch ein Protest der Koreaner über das Außenministerium konnte keine Unterlagen herbeischaffen. Als sich der mehrmals verschobene Abreisetermin der Gruppe nicht länger hinauszögern ließ und die Spezialisten mit ihren Bleistiftskizzen und einem kompletten Satz Kopien der Bauunterlagen aus dem Jahr 1926 – außer eben der Unterlagen der Hauptmaschine – die Werft verließen, glaubten alle, dass die Aktion nun ein Ende hätte.

Nach und nach sickerte jedoch über die verschiedensten Quellen die Nachricht durch, dass es seit 1986 in Pjöngjang den Nachbau des Raddampfers DRESDEN gibt, bis etwa 1990 der endgültige Beweis anhand von Fotos vorlag. Der Raddampfer lag damals unmittelbar im wichtigsten Teil des Stadtzentrum auf dem Taedong-Fluss, direkt am Kim-Il-Sung-Platz und gegenüber des symbolträchtigen Chuch'e-Towers. Das Schiff heißt PYONGYANG I, was wohl andeutet, dass weitere Schiffe möglich sein sollten.



KOREANISCH: Die Dampfer-Kopie als PYONGYANG I am Kim-Il-Sung-Platz in Nordkoreas Hauptstadt Pjöngjang

Foto: Sammlung Frank Müller

Keine Besucher erlaubt

Genauere Angaben über das Schiff, speziell über die Maschinenanlage, gab es nicht. Eine dieselelektrische Antriebsanlage war aber eher wahrscheinlich als eine Dampfmaschine. Im April 2015 weilte eine Gruppe deutscher Touristen in Nordkorea und konnte neue Bilder vom Schiff mit nach Deutschland bringen. Nach zögerlicher Auskunft der koreanischen Begleiter auf die Frage nach dem Verbleib des Dampfers war das Schiff nicht mehr fahrfähig und wurde an seinem traditionellen Liegeplatz im Zentrum durch ein neues Restaurantschiff ersetzt.

Der Dampfernachbau wurde umgebaut in ein festliegendes Restaurantschiff und nun etwa zwei Kilometer flussabwärts, unterhalb der Taedong-Brücke, vertäut. Die Raddampferkonturen des DRESDEN-Nachbaus sind noch deutlich zu erkennen und den ursprünglichen Namen trägt das Schiff auch noch. Ein Besuch des Schiffes wurde der deutschen Reisegruppe trotz deutlich geäußerten Interesses leider nicht erlaubt. ⚓



IN DER TIEFE: Taucher konnten vor Kurzem zum Wrack eines ungewöhnlichen U-Bootes vordringen
Foto: Stefan Baehr

U-Boot Monitor M-2

Tauchgang in die Geschichte

Kürzlich startete ein Taucherteam zum Besuch eines ganz besonderen U-Bootes der Royal Navy. Versunken bei Portland im englischen Kanal, lag ein „Flugzeugmutterschiff" vor ihnen

Von Roland Hanewald

Ein Flugzeugmutterschiff als U-Boot? Das erscheint im ersten Augenblick als Unmöglichkeit. Doch nichts anderes sank 1932 westlich vom englischen Portland auf den Meeresgrund und fand dort für immer sein Grab. Die gesamte Besatzung von 60 Mann kam dabei ums Leben. Die Rede ist hier von einem U-Kreuzer der M-Klasse, genauer gesagt dem Boot M-2. Nach dem Ersten Weltkrieg zum Flugzeugmutterschiff umgebaut, ist das ungefüge Fahrzeug jetzt ein Refugium für Fische.

M-2 gehörte zu einer Gruppe von vier U-Boot-Monitoren, die 1916 von der Royal Navy (RN) in Auftrag gegeben wurden und mit ihrer überschweren Artillerie die Geschicke des Krieges wenden sollten. Großer Ruhm war keinem von ihnen beschieden. M-1 ging 1925 nach einer Kollision mit dem schwedischen Kohlendampfer VIDAR verloren, M-3 wurde 1932 verschrottet und M-4 wurde gar nicht erst zu Ende gebaut. Auf M-2 wartete ein Schicksal besonderer Art. Von vornherein hatten die M-Boote ein konstruktives Problem. Ihre gewaltigen Geschütze (30,5 Zentimeter) stammten nämlich aus dem Wrack des 1915 gesunkenen Schlachtschiffs HMS FORMIDABLE und waren für die vergleichsweise schmächtigen U-Boote ganz klar überdimensioniert. Wie ungeeignet sie auf einer anderen Ebene waren, zeigt der minimale Schwenkbereich, über den sie verfügten. Er lag bei 15 Grad nach jeweils einer Seite; was darüber hinaus lag, musste mit dem Boot wie zur Zeit des Segels selbst ausgesteuert werden. Die riesigen Kanonen erforderten zudem eine riesige Öffnung im Druckkörper, was die Stabilität weiter beeinträchtigte … unter dem Strich mithin eine ziemlich wacklige Konstruktion.

Umbau zum Flugzeugträger

Nach 1925 wurden die Geschütze im Zuge des Washingtoner Flottenabkommens demontiert. Aber auf M-2 wartete eine neuerliche Prüfung. Die britische Admiralität hatte sich ausgerechnet, dass die relativ große Tonnage (1.594 über Wasser) die M-Boote als Mini-Flugzeugträger geeignet machte. M-2 wurde folglich mit einem klobigen druckfesten Hangar vor dem Turm versehen und von einer Katapulteinrichtung konnte ein Wasserflugzeug starten. Es war offenbar das große Tor dieses Hangars, welches M-2 zum

Verhängnis wurde, denn bei einer Tauchübung am 26. Januar 1932 schien es nicht korrekt geschlossen gewesen zu sein. Der Hangar lief rasend schnell voll und riss das Boot wie einen Stein hinab, sodass es mit dem Heck meterweit im Seeboden steckte, als man es später in 32 Meter Tiefe fand. Man versuchte zwar gleich nach dem Unglück, das Boot zu heben und so die Mannschaft, die sich noch komplett an Bord befand, zu retten. Das Problem war jedoch, das Wrack überhaupt zu finden, denn die Bucht war schon im Jahre 1932 geradezu übersät mit gesunkenen Schiffen aller Zeiten. Die Suchmannschaften stießen zunächst auf 60 andere Wracks, die jeweils erst durch Taucher als die falschen identifiziert werden mussten. M2 hatte zwar für 48 Stunden Sauerstoff an Bord, aber für eine Rettung war es bald zu spät. So fanden 60 Seeleute den Tod. Zwei von ihnen konnten später tot geborgen werden. Achtundfünfzig weitere befinden sich somit noch an Bord. Der Turm des Wracks wurde von der britischen Marine versiegelt; ein Eindringen in die eigentlichen Innenräume innerhalb des Druckkörpers ist nicht möglich und auch nicht erlaubt.

Welches Wrack ist M-2?

Ertaucht werden darf das Wrack aber schon. Unterwasserfotograf Stefan Baehr stattete dem Wrack vor einiger Zeit einen Besuch ab und berichtete: „In England sind Pünktlichkeit und Disziplin bei der Einhaltung der Tauchzeiten in einem Strömungsrevier oberstes Gebot; die Tidentabelle ist strikte zu befolgen. Die meisten Tauchgänge sind wegen der heftigen Strömungen im Ärmelkanal nur bei Stauwasser möglich, so auch auf der M-2. Gottlob ist das Wrack mit einer Boje markiert. Auf geht's. In 29 Metern können wir den langgestreckten schmalen Rumpf des U-Boots schemenhaft erkennen. Die Bojenleine führt uns genau zu dem scheunenartigen Hangar, der vor dem Turm angebracht und sehr einfach zu betauchen ist. Das große, heruntergeklappte Tor gewährt einen Blick ins Innere. Dass sich das Aufklärungsflugzeug nicht mehr an seinem Platz befindet, wussten wir allerdings schon vorher. Vor dem Hangar verläuft die Startrampe für den kleinen Doppeldecker in Richtung auf den Bug. Im hinteren Bereich sieht sie schon etwas zerfleddert aus, nach vorne hin bessert sich ihr Zustand. Wären der Bewuchs und der Rost nicht, könnte man glauben, an einem einsatzbereiten Unterseeboot zu tauchen. Auf der Backbordseite ist der Turm, schön anzusehen, mit weißen Schwämmen bewachsen. Neben dem Turm klafft ein Loch in dem röhrenförmigen Rumpf. Dahinter befinden sich einige schwer zu identifizierende Objekte auf der Oberseite des Wracks. Das Deck ist hier in einem etwas besseren Zustand als vor dem Hangar.



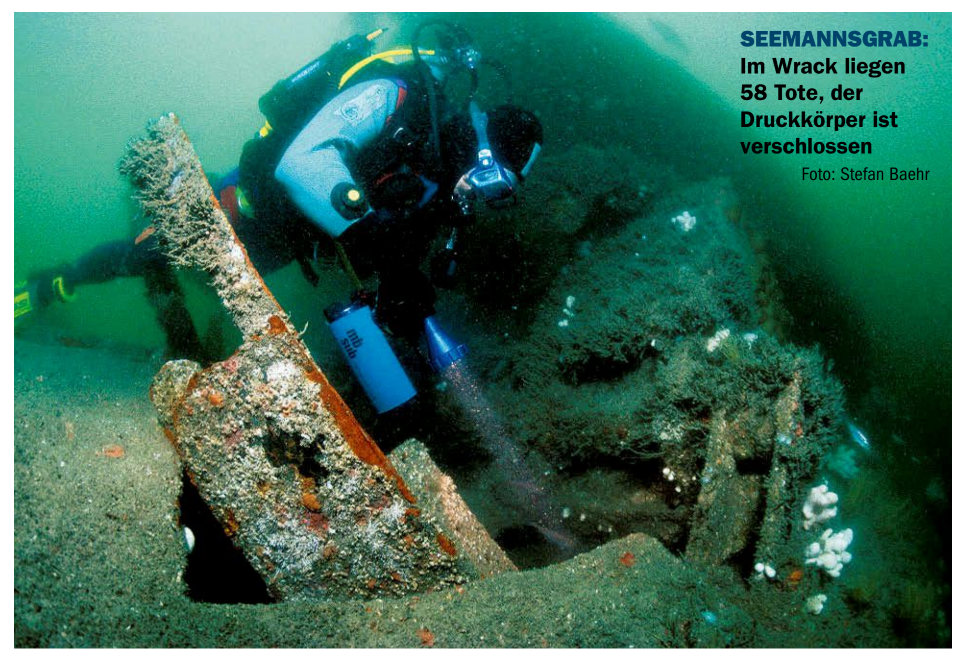
UNAUSGEREIFT: Die englischen M-Boote, hier M-2, waren ziemlich kuriose Konstruktionen
Foto: Sammlung Hanewald

> **„Es war offenbar das Tor des Hangars, das bei der Tauchübung am 26. Januar 1932 nicht korrekt geschlossen gewesen ist."**
> Aus dem Untersuchungsbericht zur Unfallursache



Am Ende der Nullzeit

Ein Schwarm Franzosendorsche glotzt uns mit gleichgültigen Mienen an, als wollte man uns an unsere Rolle als kurzzeitige Gäste erinnern. Ich würde mir gerne noch das Heck des U-Bootes ansehen, aber die Zeit wird knapp. In ein paar Minuten wird der Gezeitenstrom sein ewiges Hin und Her wieder aufnehmen, außerdem sind wir, mit Stickstoff gesättigt von etlichen Tauchgängen in den Tagen davor, schon bedenklich nahe am Ende unserer Nullzeit angelangt. Wir finden die Bojenleine auf Anhieb wieder, kein Problem bei diesem sehr gut erhaltenen Wrack. Ein spannendes Abenteuer, alles in allem." So Unterwasserfotograf Stefan Baehr nach seinem Tauchgang im Englischen Kanal. ⚓



SEEMANNSGRAB: Im Wrack liegen 58 Tote, der Druckkörper ist verschlossen
Foto: Stefan Baehr

Der Untergang von SMS LEIPZIG 1914

Eine Frage der Ehre

Im Dezember 1914 trifft das Ostasiengeschwader der Kaiserlichen Marine bei den Falklandinseln auf einen überlegenen Gegner. An ein deutsches Kommandantenschicksal wird nach 100 Jahren auf bemerkenswerte Art erinnert Von Eberhard Kliem

Schicksalsstunde am Abend des 8. Dezember 1914: „(…) am Ende der ungleichen Seeschlacht bei den Falklandinseln befahl er als Kommandant des Kleinen Kreuzers LEIPZIG den wenigen Überlebenden die schweren Kleidungsstücke auszuziehen und den Hilfsschiffen des Feindes entgegenzuspringen. Er selbst verblieb auf der bewegungsunfähigen SMS LEIPZIG und fand mit dem ihm anvertrauten Schiff für Kaiser und Vaterland in den eisigen Fluten des Südatlantiks den Seemannstod." So steht es zu lesen in einer Todesanzeige, die 100 Jahre nach dem Geschehen von der Familie veröffentlicht wird. Wer war dieser Johannes Siegfried Haun, Fregattenkapitän und Kommandant der SMS LEIPZIG, dessen Leben 43-jährig endete?

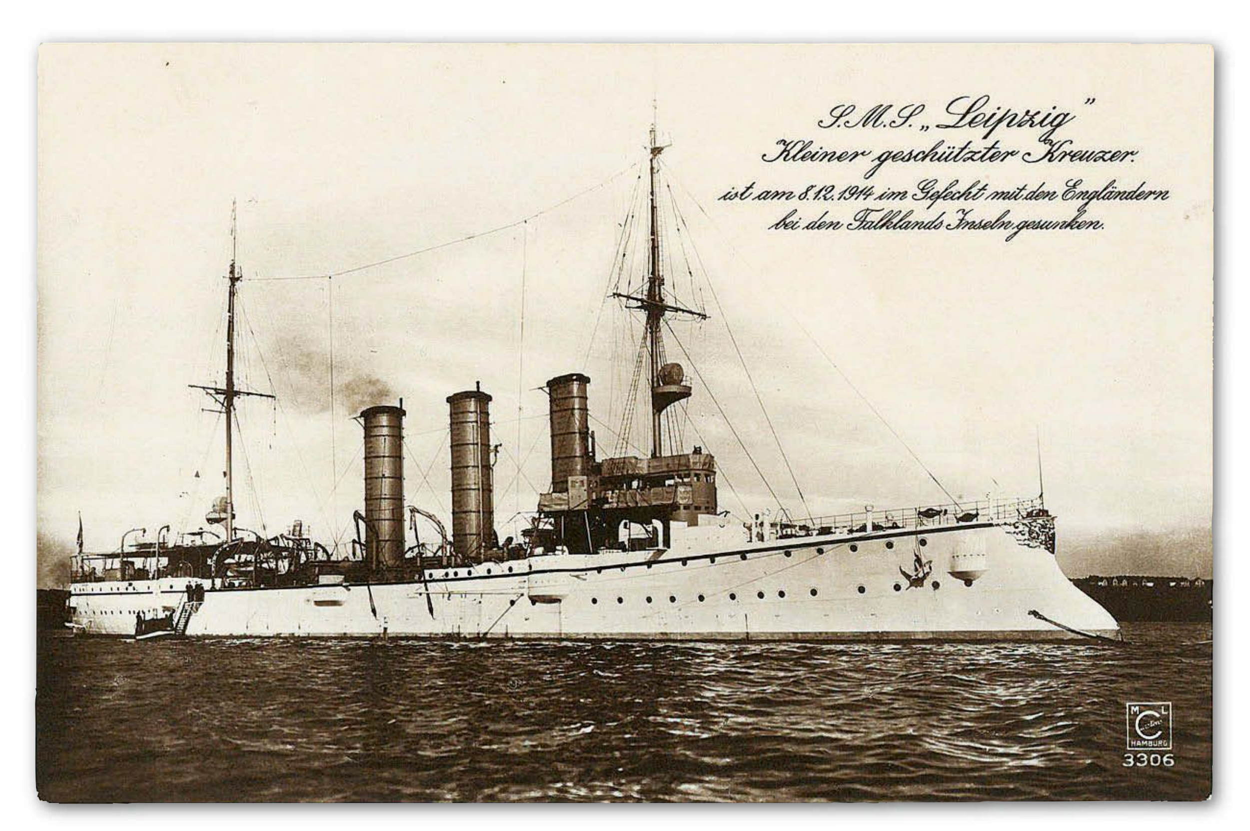
Der Kommandant

Im März 1913 übernahm der damalige Fregattenkapitän Johannes Siegfried Haun das Kommando über die LEIPZIG. Haun, geboren am 24. Juni 1871 in Westendorf an der Unstrut, war Sohn eines evangelischen Pfarrers. Nach dem frühen Tod der Eltern wurden er und sein älterer Bruder von einem Großgrundbesitzer in Wolmirsleben (Magdeburger Börde) adoptiert und liebevoll in dessen Familie erzogen.

Nach dem Abitur in Magdeburg trat Johannes Siegfried Haun als Seeoffizieranwärter am 1. April 1888 in die Kaiserliche Marine ein. Er durchlief die damals übliche Ausbildung und wurde schon früh in das Ostasiatische Kreuzergeschwader versetzt, in dem er



FAMILIENFEIER: **Verlobungsfeier in Borne-Bisdorf 1903; im Kreise seiner Pflegefamilie Schaeper ist Korvettenkapitän Johannes Siegfried Haun als einziger Uniformträger unschwer zu erkennen. Neben ihm seine Verlobte**
Foto: Sammlung Fritz Haun



SMS LEIPZIG in der Vorkriegsbemalung (Weiß mit gelben Schornsteinen) und mit einem Versenkungshinweis auf einer Erinnerungspostkarte aus dem Ersten Weltkrieg
Foto: Sammlung Jörg Braun

mehrere Offizierpositionen auf verschiedenen Schiffen durchlief. 1903 heiratete er eine Jugendfreundin und nahm eine Wohnung in Kiel in der Esmarckstraße. 1907 wurde Sohn Kurt, 1909 Sohn Eberhard geboren.

Im Nachlass der Familie Haun befindet sich ein Porträtfoto seines Obersten Kriegsherrn Kaiser Wilhelm II. vom 30./31.Oktober 1901 aus dem Neuen Palais zu Potsdam mit einer Widmung – allerdings von der Hand eines kaiserlichen Adjutanten geschrieben: „Meinem lieben Haun zur freundlichen Erinnerung.“ Ob dies der Ausdruck einer besonderen Verbindung zu Haun gewesen ist oder die eher routinehafte Behandlung, die allen kaiserlichen Seeoffizieren bei einer geeigneten Gelegenheit zuteil wurde, lässt sich nicht mehr klären. Unbestritten ist aber, dass Haun sich wie nahezu alle kaiserlichen Seeoffiziere durch seinen persönlichen Eid auf den Kaiser diesem eng verbunden fühlte und seine Pflichten als Offizier außerordentlich ernst nahm.

Verantwortungsvoller Vater

Anfang des Jahres 1914 hatte Haun Heimaturlaub. Vor seiner Rückreise nach Tsingtao mit der Transsibirischen Eisenbahn vereinbarte er mit seinem Bruder Kurt, dass dieser im Fall seines Todes die noch minderjährigen Söhne adoptieren solle. Daraus kann man schließen, dass Haun – wie viele andere Marineoffiziere – die drohende Kriegsgefahr durchaus realistisch zumindest erahnte.

Im Rahmen der Vergrößerung der Kaiserlichen Marine lief am 21. März 1903 bei der AG Weser in Bremen ein Kleiner Kreuzer der Städteklasse mit der Baubezeichnung „N“ vom Stapel. Der Oberbürgermeister der Stadt Leipzig taufte das Schiff auf den Namen der bedeutendsten Stadt Sachsens.

> **„Kümmere Dich um meine Jungs. Adoptiere sie, wenn mir etwas zustoßen sollte!“**
> Fregattenkapitän Johannes-Siegfried Haun zu seinem Bruder Kurt, Anfang 1914

Die Gesamtkonstruktion mit knapp unter 4.000 Tonnen, der Antrieb über eine dreifach-Expansionsmaschine mit zehn Marinekesseln und einer Spitzengeschwindigkeit von 22 Knoten, die Hauptbewaffnung mit insgesamt zehn 10,5-Zentimeter-Einzelgeschützen entsprachen den damaligen Vorgaben für ein derartiges Schiff.

Im Manöverdienst stellte sich heraus, dass die SMS LEIPZIG und ihre sechs Schwesterschiffe gute Seeschiffe mit angenehmen Manövriereigenschaften waren. Bei Seegang von vorn ab etwa fünf bis sechs Windstärken und höheren Fahrtstufen war die Back allerdings sehr nass und ein Einsatz der dort aufgestellten Geschütze nicht mehr möglich.

Nach nur kurzem Dienst in der heimatlichen Hochseeflotte wurde der Kleine Kreuzer der Ostasiatischen Station in Tsingtao zugeteilt, lief am 8. September 1906 aus Wilhelmshaven aus und erreichte Hongkong am 6. Januar 1907. Bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs wurde der Kreuzer unter wechselnden Kommandanten und Geschwaderkommandeuren im üblichen, aber durchaus vielfältigen Kolonialdienst eingesetzt. Entweder als Einzelfahrer oder mit anderen Einheiten des Kreuzergeschwaders wurden Häfen anderer nahe gelegener Nationen angelaufen, bei offiziellen Ereignissen das Deutsche Reich repräsentiert oder das deutsche Kolonialgebiet in Pazifischen Raum besucht.

Im Einsatz

Im Mai 1914 erhielt die LEIPZIG den Befehl, den Stationskreuzer NÜRNBERG vor der mittelamerikanischen Westküste abzulösen. Die Hauptaufgabe bestand darin, in den Wirren des mexikanischen Bürgerkriegs deutsche Staatsangehörige zu evakuieren und in sicheres Ausland zu bringen. Hinweise auf schwere politische Spannungen in Europa erreichten den Kommandanten am 31. Juli, der daraufhin den Entschluss fasste, seine Aufgabe an ein amerikanisches Kriegsschiff zu übergeben. In einer abseits gelegenen Bucht erfuhr er am 5. August vom Kriegsausbruch. Der Mobilmachungsplan sah für die LEIPZIG die umgehende Verei-

nigung mit dem Kreuzergeschwader unter Führung des Vizeadmirals Maximilian Reichsgraf von Spee vor. Erwartungsgemäß stellte sich die stetige Versorgung mit Kohle für die Antriebsanlage des Schiffes als besonderes Problem dar, das auch die Idee von einer zwischenzeitlichen Handelskriegsführung vor der amerikanischen Küste letzlich zunichte machte. Eine dringend notwendige Kesselreinigung erzwang schließlich das Anlaufen der Osterinseln, wo es am 14. Oktober auch zur Vereinigung mit dem Kreuzergeschwader kam.

Sie kamen glimpflich davon

Auf dem Marsch nach Süden Richtung chilenische Küste traf das Geschwader auf einen englischen Verband, bestehend aus den alten Panzerkreuzern GOOD HOPE und MONMOUTH und dem Hilfskreuzer OTRANTO. Durch die generelle Überlegenheit der deutschen Schiffe, aber auch durch geschickte Gefechtsführung von Admiral Spee wurden die schweren britischen Einheiten versenkt, die Schäden auf den deutschen Schiffen blieben gering. Doch die Munitionsbestände waren auf fast allen Einheiten zur Hälfte verbraucht, ohne dass die Möglichkeit der Nachversorgung bestand.

Der deutsche Gefechtserfolg erzeugte einen ungeheuren Widerhall, hatte die Royal Navy doch zum ersten Mal seit den napoleonischen Kriegen eine Niederlage zur See erlitten. LEIPZIG und NÜRNBERG gingen nach dem Gefecht zur Versorgung und Erholung nach Valparaiso. Bei den nun einsetzenden Beratungen von Geschwaderchef und Kommandanten über die weitere Operationsführung erbat der Kommandant der LEIPZIG die Entlassung aus dem Verband zur selbstständigen Handelskriegsführung, auch der Kommandant der NÜRNBERG äußerte diesen Wunsch. Reichsgraf von Spee entschied sich jedoch für einen Marsch rund um Kap Hoorn, einen Angriff auf die Telegrafenstation auf den englischen Falklandinseln und den anschließenden Durchbruch in die Heimat.



KAISERDANK: „Meinem lieben Haun zur freundlichen Erinnerung" findet sich von Adjutanten-Hand geschrieben auf der Porträtkarte des Kaisers vom 30. Oktober 1901

Foto: Sammlung Fritz Haun

KRIEGSGRAU: Seltenes Foto des Kleinen Kreuzers SMS LEIPZIG. Beim drohenden Kriegsausbruch im Juli 1914 werden die Einheiten des Kaiserlichen Ostasiengeschwaders von Weiß mit gelben Schornsteinen auf Grau umgepönt

Foto: Sammlung JMH

Der Untergang

Bei den Falklandinseln stieß der deutsche Verband am 8. Dezember 1914 frühmorgens unerwartet auf ein englisches Geschwader, unter anderem mit den zwei modernen sowie an Geschwindigkeit und Artillerie weit überlegenen Schlachtkreuzern INVINCIBLE und INFLEXIBLE. Ein sofortiger Angriff auf die im Hafen beim Kohlen liegenden Schiffe

hätte wahrscheinlich aufgrund der Überraschung einen Erfolg gehabt, er wurde aber zu Gunsten des sofortigen Abdrehens der deutschen Schiffe nicht angestrebt. Gegen 13 Uhr waren die schnelleren englischen Schiffe auf Gefechtsentfernung herangekommen. Um 13:15 Uhr wurde die LEIPZIG als letztes Schiff in der Gefechtslinie entlassen, kurze Zeit später entließ man auch die restlichen Kleinen Kreuzer. Graf Spee drehte mit seinen beiden Panzerkreuzern SCHARNHORST und GNEISENAU gegen den Gegner, um das Entkommen der kleineren Schiffe überhaupt zu ermöglichen.

Die letzten Stunden

Die LEIPZIG wurde bei ihrer Flucht in Richtung der feuerländischen Küste von den englischen Panzerkreuzern KENT und CORNWALL und dem Kleinen Kreuzer GLASGOW verfolgt. Gegen 19 Uhr war die gesamte Munition verschossen, das Schiff schwer beschädigt, kampfunfähig und begann zu sinken. Der Kommandant gab den Befehl „Schiff verlassen". Etliche Überlebende sammelten sich auf dem Achterdeck, als die englischen Schiffe das Feuer erneut eröffneten – angeblich sollen die englischen Geschützbedienungen sich gleich darauf geweigert haben, auf das völlig wehrlose Schiff weiterhin zu schießen.

Die letzten Ereignisse auf der LEIPZIG vor ihrem Untergang sind in persönlichen Briefen von Überlebenden an Frau Haun geschildert worden. Da sie aus dem Gefangenenlager geschrieben wurden, weisen die Schreiber auf Einschränkungen bei der Berichterstattung hin, der sie sich selbst oder über die Briefzensur ausgesetzt fühlten.

Demnach sammelten sich die restlichen überlebenden 20 Männer, darunter auch der Kommandant, auf dem Achterdeck. Dieser habe sich ruhig und vollkommen gelassen eine Zigarre angesteckt, die Überlebenden auf ein sich näherndes englisches Boot verwiesen und ihnen empfohlen, vor dem Überbordspringen die Stiefel und schwere Uniformteile auszuziehen.

Das habe er auch selbst getan und sinngemäß gesagt, er wolle jedoch auf dem Schiff, das ihm der Kaiser anvertraut habe, so lange bleiben, bis es unter Wasser sei. Die Männer sprangen nun über Bord und wurden vollzählig von dem englischen Rettungsboot geborgen. Der Kommandant war hingegen nicht unter den Geretteten.

Aus diesen Geschehnissen entwickelte sich schnell die Meinung, der Kommandant sei aus Pflichtgefühl und Treue seinem Kaiser gegenüber bewusst mit seinem Schiff untergegangen, da ein solcher Opfermythos und eine solche Haltung von einem Kaiserlichen Seeoffizier in der Stellung eines Kommandanten abgefordert sei.

> **„Einen moralischen oder gar pflichtgemäßen Zwang, mit seinem Schiff unterzugehen, wenn die realistische Möglichkeit einer Rettung bestand, gab es in der Kaiserlichen Marine nicht."**

Dies ist bei Johannes Haun kaum anzunehmen. Er selbst war als Vollwaise aufgewachsen, hatte den Verlust beider Eltern schmerzlich erfahren und war nach allen Überlieferungen ein außerordentlich liebevoller Familienvater. Er wird daher kaum vorsätzlich ein gleiches Schicksal seiner eigenen Familie mit unmündigen Söhnen zugemutet haben. Denkbar ist vielmehr, dass er als Kommandant die Rettung seiner letzten Überlebenden verantwortlich einleitete und überwachte und dann als letzter Mann von Bord gehen wollte. In den Strudeln des schnell sinkenden Schiffes ist er dann ertrunken.

Es gehört zu den wichtigsten Pflichten eines Kommandanten beziehungsweise Kapitäns, die Rettung seiner Besatzung bis zum letzten Mann in die Wege zu leiten, zu organisieren und zu beaufsichtigen. Auch muss er Sorge tragen, dass sein Schiff nicht vom Gegner aufgebracht wird und dieser damit in den Besitz von geheimem Material kommt. Erst wenn dies alles geschehen ist, darf er von Bord gehen. Dass er dabei ein hohes Risiko für Leib und Leben eingehen muss, versteht sich von selbst.

Aller Ehren wert

Die Kommandanten der in der Skagerrakschlacht untergegangenen Kleinen Kreuzer – mit Ausnahme der WIESBADEN und des Schlachtkreuzers LÜTZOW, um nur die größeren Schiffe zu nennen – wurden allesamt gerettet. Keinem wurde daraus auch nur der geringste „Vorwurf" gemacht. Auch die Kommandanten der Kleinen Kreuzer EMDEN und DRESDEN organisierten die Rettung von Teilen ihrer Besatzung, soweit dies möglich war, bevor sie zuletzt selbst von Bord gingen und gerettet wurden.

Die Seeschlacht bei den Falklandinseln gab schnell den Anlass zu verschiedensten Betrachtungen hinsichtlich Strategie, Taktik und Gefechtsführung. Der Marinemaler Hans Bohrdt malte sein berühmtes Bild „Der letzte Mann" – es zeigt einen Matrosen, der, auf dem Kiel eines sinkenden Schiffes stehend, die deutsche Kriegsflagge schwingt. Eine solche oder zumindest ähnliche Szene soll es tatsächlich gegeben haben, wie englische und deutsche Augenzeugen später berichteten. Manche Kommentatoren des Geschehens wollen gar den Kommandanten des Kleinen Kreuzers LEIPZIG wiedererkannt haben. Belegen lässt sich das nicht.

Es bleibt das Bild eines pflicht- und verantwortungsbewussten kaiserlichen Seeoffiziers und Kommandanten. An ihn zum Jahrestag seines Todes in einer Anzeige in einer großen überregionalen Anzeige zu erinnern, ist aller Ehren wert. ⚓

LITERATURTIPPS

Marinearchiv (Hrsg.): Der Krieg zur See 1914–1918. Teil 4, Bd. 1: „Das Kreuzergeschwader". Berlin 1922

Pochhammer, Hans: Graf Spees letzte Fahrt. Leipzig 1924



Johannes Siegfried Haun
Fregattenkapitän und Kommandant der SMS Leipzig
geb. 24. Juni 1871 in Wetzendorf/Unstrut
gest. 8. Dezember 1914 auf See/Falklandinseln

Hans Haun wurde im zarten Alter von 6 Jahren Vollwaise und kam mit seinem wenig älteren Bruder Martin durch einen glücklichen Zufall in die Obhut einer großherzigen Bördefamilie und wurde mit deren Kindern Hannah und Carl Martin erzogen.

Nach dem Klostergymnasium in Magdeburg widmete er fortan sein Leben der Kaiserlichen Kriegsmarine und seiner kleinen Familie in Kiel.

In den späten Abendstunden des 8. Dezember 1914 am Ende der ungleichen Seeschlacht bei den Falklandinseln befahl er als Kommandant des Kleinen Kreuzers Leipzig den wenigen Überlebenden die schweren Kleidungsstücke auszuziehen und den Hilfsschiffen des Feindes entgegenzuspringen. Er selbst verblieb auf der bewegungsunfähigen SMS (Seiner Majestät Schiff) Leipzig und fand mit dem ihm anvertrauten Schiff für Kaiser und Vaterland in den eisigen Fluten des Südatlantiks den Seemannstod.

Für Großmummi, die ihn fast 55 Jahre überlebte.
Für Ebbo Haun, der seinen Vater im Alter von 5 Jahren verlor.

Heike, Martin, Fritz und Ebi (†) Haun
Langenhagen, Hannover, Bonn

NACH 100 JAHREN veröffentlicht die Familie des Kommandanten des Kleinen Kreuzer SMS LEIPZIG diese Erinnerungsanzeige in der FAZ vom 8. Dezember 2014 Foto: JMH



TRADITIONELL: Mit Kleinkuttern dieser Bauart wird bis heute die Küstenfischerei in Mecklenburg-Vorpommern ausgeübt – nur eines der ungewöhnlichen Exponate, die im Nautineum zu sehen sind

Foto: Ulf Kaack

Nautineum auf dem Dänholm

Museum der kleinen Fischerboote



SOLIDE: Die robust gebaute MARGARETE absolvierte mehrtägige Fangreisen bis hinein in die dänischen Gewässer Foto: Ulf Kaack

Unterwasserforschung, Küstenfischerei, Hydrografie, Seefahrtsstraßen … unter den Schifffahrtsmuseen nimmt das Nautineum in Stralsund eine Sonderstellung ein, denn es greift abseitige Themen auf Von Ulf Kaack

Auf dem Alten Tonnenhof des Wasser- und Schifffahrtsamtes auf der Insel Dänholm im Strelasund eröffnete das in Stralsund beheimatete Deutsche Meeresmuseum 1999 mit dem Nautineum eine Außenstelle, die man ungeniert als maritim-museales Kleinod bezeichnen darf. „Inhaltlich setzen wir klare regionale Schwerpunkte in unserer Ausstellung“, erklärt Thomas Förster, Leiter der Institution. „Dabei ist die Darstellung der Küstenfischerei in Mecklenburg-Vorpommern eine tragende Säule unseres Konzepts. Mit über 50 Arbeitsbooten verfügen wir über eine der größten Sammlungen im Ostseeraum.“

Authentische Präsentation

Gleich nach dem Durchqueren des Eingangsbereichs stoßen die Besucher auf dem weitläufigen, zwei Hektar großen Freigelände auf den Kleinkutter FRE 71 STÖR. 1941 gebaut, ging das 8,40 Meter lange Fischereifahrzeug von Freest und Wolgast aus auf seine kurzen Fangreisen im Peene-Strom, dem Greifswalder Bodden in der Pommerschen Bucht. Boote dieser Bauart kamen viele Jahrzehnte hinweg in der Region zum Einsatz, brachten ihre Stellnetze, Reusen und Fangleinen aus. Sie verfügten über ein achterlich angeordnetes Ruderhaus und einen fest eingebauten Dieselmotor.

Rechterhand vermittelt ein historischer Fischerschuppen den Eindruck, als würden die Fischer jeden Moment von ihrem Fang zurückkehren und sich dem Flicken der Netze widmen. Zahlreiche Ausrüstungsgegenstände und Fanguntensilien bis hin zum obligatorischen Feierabendbier auf dem grob gezimmerten Tisch. Bis 1980 diente das einfache Gebäude den vorpommerschen Fischern als Werkstatt, Büro, Lager und Aufenthaltsraum.

Nicht minder eindrucksvoll sind die großdimensionierte Kammerreuse, eines der wichtigsten Fanggeräte an der Ostseeküste, und der 14 Meter lange Kutter MARGARETE. 1937 für Karl Schumacher in Spandowerhagen bei Wolgast gebaut, war er bis 1980 in Familienbesitz. Mit ihrem 50 PS starken Deutz-Zweizylinder-Diesel war die MARGARETE durchaus hochseetauglich und fischte in der südlichen Ostsee bis an die dänische Küste. Die Fahrten dauerten zumeist mehrere Tage. Darum war im Vorschiff eine spartanische Kammer mit drei Kojen für die Besatzung eingerichtet.

Facettenreiche Fischerei

„Unsere Sammlungshalle besteht aus Lärchenholz und greift optisch die Form eines Zeesbootsegels auf“, erklärt Thomas Förster. „Hier zeigen wir – gut geschützt vor Wind und Wetter – rund ein Dutzend aus Holz gebaute Boote, die in der hiesigen Küstenfischerei zum Einsatz kamen. Das Herzstück

HINTERGRUND Das Comeback der Zeesboote

Der wohl bekannteste Bootstyp der Region ist das Zeesboot. Wegen seines geringen Tiefgangs war es prädestiniert für den Fischfang in den flachen Küsten- und Boddengewässern. Seine Historie geht auf das 15. Jahrhundert zurück und erlebte im 19. Jahrhundert ihre Blütezeit. Merkmale der Zeesboote waren die gaffelgetakelten braunen Segel an den beiden Masten, der lange breite Rumpf sowie das versenkbare Schwert. Gefischt wurde mit der sackartigen Zeese, die durch Drift bei dichtgesetzten Segeln und gehobenem Schwert der Boote über Grund gezogen wurde. Den Fischfang mit Zeesbooten betrieb man in der DDR noch bis Ende der 1970er-Jahre. In der Vergangenheit erlebten die Zeesboote eine Renaissance als Familien- und Regattasegler. Zumeist von ihren privaten Eignern liebevoll restauriert, kann dieser klassische Bootstyp in vielen Boddenhäfen und den Gewässern davor bestaunt werden.



UNTER SEGELN: Restauriertes Zeesboot auf Törn in den Boddengewässern Mecklenburg-Vorpommerns Foto: Nikater



FORSCHUNGSTECHNIK: Das begehbare Unterwasserlaboratorium HELGOLAND für den submarinen Einsatz Foto: Ulf Kaack



HINTER GLAS: Modelle in Vitrinen geben einen Überblick über die schiffbauliche Entwicklung in der Küstenfischerei Mecklenburg-Vorpommerns Foto: Ulf Kaack



IM WANDEL: Anhand der zeitgenössischen Ausrüstung wird den Besuchern die Entwicklung der Tauchtechnik anschaulich vor Augen geführt Foto: Ulf Kaack

ist dabei das restaurierte und voll aufgetakelte Zeesboot STR 9. Einst in Stralsund beheimatet, ging es in der Vergangenheit in den flachen Boddengewässern der Insel Rügen auf Fischfang. Neben den verschiedenen Strandbooten zeichnen außerdem 35 aus Eichenholz im Maßstab 1:15 gefertigte Nachbildungen in unserer Modellausstellung ein umfassendes Bild von den verschiedenen Bootstypen der vergangenen zwei Jahrhunderte.“

Weitere Ausstellungsbereiche informieren über die Anfänge der deutschen Hochseefischerei, den Walfang und das Seezeichenwesen. Außerdem ist die umfangreiche Sammlung von Bootsmotoren nicht minder eindrucksvoll.

Unter Wasser

In der einstigen Tonnenhalle auf dem Nautineum-Gelände wird eine einzigartige Sammlung von Exponaten gezeigt, die einen intensiven Blick auf die Technik der deutschen submarinen Forschungstechnik gewährt: Unterwasserfahrzeuge aus diversen Epochen, Dekompressionskammern verschiedener Größen, Taucheranzüge und -ausrüstungen sowie Geräte zur Bestimmung von Bodenproben, Salzgehalt, Temperatur und Wassertiefe. Im Außenbereich beeindrucken zudem mehrere Großexponate, allen voran das begehbare Unterwasserlabor HELGOLAND, die erste deutsche Unterwasserstation BAH 1 und eine Unterwasser-Schweißkammer.

Während der sechsmonatigen Öffnungszeit verzeichnet das Nautineum rund 12.000 Besucher. Und auch an Exponaten herrscht kein Mangel. Thomas Förster: „Bedingt durch den Strukturwandel in der Fischerei bekommen wir ständig Nachschub von den noch aktiven Fischern der Region, häufig auch aus Nachlässen. Deutlich mehr, als wir zeigen können. Vieles muss aufgearbeitet, restauriert oder zumindest konserviert werden. Da sind wir schnell an unseren personellen und finanziellen Kapazitätsgrenzen angelangt. Mein Wunsch für das Museum ist der Bau einer weiteren großflächigen Halle als Schaumagazin, in dem wir im ständigen Wechsel all diese Schmuckstücke aus unserem Archiv zeigen können, die wir im Moment unseren Gästen noch vorenthalten müssen.“ ⚓



MUSEUMSCHEF: Dr. Thomas Förster, Leiter des Nautineums und Kurator für maritimes Kulturgut beim Deutschen Meeresmuseum in Stralsund Foto: Ulf Kaack

INFORMATIONEN

Deutsches Meeresmuseum
Katharinenberg 14–20,
18439 Stralsund,
Tel. 03831 2880-10,
Fax 03831 2880-20,
info@meeresmuseum.de,
www.deutsches-meeresmuseum.de

Öffnungszeiten Nautineum
1. Mai bis 31. Oktober,
täglich 10–16 Uhr (letzter Einlass 30 Minuten vor Schließung)

Der Eintritt ist frei.

Die Seefestung Langelandsfort als Museum

„Kalter Krieg" zum Anfassen

Nach dem Zweiten Weltkrieg, mit wieder neuem Gegner aus dem Osten, mussten die Einfahrten in den Öresund und den Großen Belt kontrolliert werden. Mit deutschen Kanonen bestückten die Dänen ihre neuen Seefestungen

Von Detlef Ollesch



MARITIMES DENKMAL: Die SPRINGEREN (S 324), nicht zu verwechseln mit dem im Aalborger Marinemuseum liegenden gleichnamigen Boot (S 329), war das letzte U-Boot im Dienst der dänischen Seestreitkräfte

Foto: Detlef Ollesch



Befestigte Artillerie-Stellungen gehören seit über 200 Jahren zum normalen Erscheinungsbild von Dänemarks Küsten. Von Jütland bis Bornholm sollten sie die britische Royal Navy während der Napoleonischen Kriege von Landeoperationen abhalten und den eigenen Kanonenbooten, die sich regelmäßig mit den weit überlegen feindlichen Fregatten anlegten, Schutz bieten. Etliche dieser Stellungen sind heute noch mehr oder weniger gut erhalten und dienen seit dem Ende ihrer militärischen Bedeutung als Sehenswürdigkeiten.

Nicht anders ist es mit den Hinterlassenschaften der deutschen Besatzungsmacht aus dem Zweiten Weltkrieg. Deren Küstenverteidigungsanlagen beschränkten sich als Teil des Atlantikwalls allerdings auf die jütländische Westküste und die Ufer des Kattegats. Schließlich erwartete man den Feind von Westen und wollte diesem unter anderem den Durchbruch in die Ostsee verwehren. Von den dänischen Streitkräften während des Kalten Krieges teilweise weiterbenutzt, gehören auch sie inzwischen zu den touristischen Attraktionen des Königreichs.

BLICKFANG: Während des Zweiten Weltkriegs Teil der Marine-Küstenbatterie „Vineta“ in Houk van Holland, diente das von Rheinmetall gebaute 15-Zentimeter-Geschütz auf Langeland der Ausbildung Foto: Detlef Ollesch

Die NATO erwartete den Feind wiederum von Osten. Unter anderem, um den Durchbruch der Seestreitkräfte des Warschauer Paktes von der Ostsee in die Nordsee zu verhindern beziehungsweise um die südlichen Einfahrten in den Öresund und den Großen Belt zu kontrollieren, reaktivierte das Nachkriegs-Dänemark zirka ein halbes Dutzend Vorkriegs-Küstenbatterien und baute schließlich zwei neue Seefestungen: das Stevnsfort im Südosten der Insel Seeland und das Langelandsfort auf der Insel Langeland.

Neu gebaute Seefestung

Dessen 14 Bunker wurden 1953/54 auf einem elf Hektar großen Gelände östlich von Bagenkop auf einem „Møllebjerg“ genannten Hügel so errichtet, dass ihre vier um 360 Grad schwenkbaren 15-Zentimeter-Geschütze unter anderem die gesamte Breite des Langelandbelts, also die südliche Verlängerung des Großen Belts, bestreichen konnten. Von dieser Hauptbewaffnung des Forts hieß es früher gerüchteweise, sie stamme von der Mittelartillerie des deutschen Schlachtschiffs GNEISENAU, was jedoch nicht stimmt. Allerdings handelt es sich um deutsche Marinegeschütze desselben von Rheinmetall konstruierten Typs, nämlich S.K.C/28 L/55, auf Lafetten vom Typ Küst MPL C/36 montiert, jedoch mit dänischen Schutzschilden versehen. Die vier Geschütze mit den Produktionsnummern 1461 bis 1464 wurden 1944 bei Skoda in Pilsen gebaut und erreichten Dänemark ungefähr zum Jahreswechsel 1944/45, wo sie in die nie vollendete Küstenbatterie auf Fynshoved, der Nordostspitze Fünens, eingebaut werden sollten.

Trotz ihres Konstruktionsjahres 1928 waren die Kanonen beim Bau des Langelandsforts noch auf dem aktuellen Stand der Technik. Jedes der vier Exemplare wurde in seiner eigenen Stellung mit integriertem Munitions- und Mannschaftsbunker platziert. Wegen der mit dem Übungsschießen verbundenen Lärmbelästigung der Anwohner legte man in den Jahren 1962 bis 1964 zusätzlich eine Strandbatterie mit zwei 15-Zentimeter-Geschützen gleichen Typs an. Ab 1973 begann mit dem Einmotten der Hauptbatterie der langsame, aber stetige Niedergang der Festung, wobei aber noch weiterhin Bedienungsmannschaften ausgebildet wurden. Bis zum endgültigen Ende des Forts dauerte es jedoch noch 20 Jahre.

Am 6. April 1993 traten die letzten 19 Mann seiner Besatzung in der benachbarten Kaserne noch einmal an, bevor die Flagge letztmalig niedergeholt wurde. Die Weiterentwicklung der Militärtechnik sowie das Ende des Kalten Krieges hatten die Artilleriestellung überflüssig gemacht. Der neue Zeitabschnitt


LEICHT ZU BEWEGEN: Die mobile 40-Millimeter-Flak in Einzellafette, in Schweden konstruiert und in den USA gebaut, lässt sich von Hand bewegen, was vor allem Kinder gern spielerisch ausprobieren Foto: Detlef Ollesch

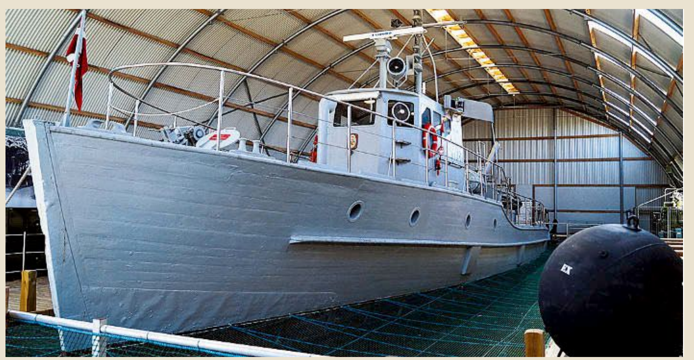
in Europa brachte ganz andere Probleme mit sich, wozu auch der Bedarf an Wohnraum für Flüchtlinge aus dem zerfallenden Jugoslawien gehörte. 300 von ihnen sollten in der bisherigen Kaserne untergebracht werden, womit die nachmilitärische Nutzung auch der Bunker eingeleitet wurde. Deren ursprünglich geplanter Abriss wäre teurer geworden als die Umwandlung der Anlage in ein Museum, welches am 16. Juni 1997 eröffnete und in den Folgejahren immer weiter ausgebaut wurde.

Bereits auf dem Parkplatz empfängt den Besucher ein 15-Zentimeter-Geschütz, welches nicht zur hiesigen Batterie gehörte, sondern zur Ausbildung der Besatzung eingesetzt wurde. Es trägt die Seriennummer 1094 und gehörte ursprünglich zu einem acht Kanonen umfassenden Los, das 1937 von Rheinmetall für den Export nach China gefertigt worden war. Vor der Auslieferung der Waffen hatte sich die deutsche Ostasien-Politik jedoch zugunsten Japans geändert, weshalb die Ausfuhr von der Reichsregierung untersagt wurde. Später fanden die Geschütze Verwendung im Atlantikwall. Das hiesige Exemplar, das über die Niederlande nach Dänemark gelangte, ist das letzte erhaltene Stück dieser Produktion.

Vom Atlantikwall an den Belt

Hinter dem Empfangsgebäude mit dem gut sortierten Museums-Shop und einem Aufenthaltsraum für Besucher führt ein kurzer Weg den Møllebjerg hinauf. Vorbei an der Radarstation, die als einziger Teil des Forts heute noch von den dänischen Streitkräften betrieben wird, gelangt man zum Kernbereich der Anlage, bestehend aus dem Operationsbunker, der Flakstellung Nord und der ersten Artilleriestellung. Alle drei befinden sich weitgehend im Originalzustand. Die Innenausstattung wurde teilweise rekonstruiert und um zahlreiche Informationen ergänzt.

EXPONAT „Kriegsveteran“



VETERAN: Während ihrer 63 Dienstjahre war die ASKØ nacheinander für die dänische Marine, die Deutsche Kriegsmarine, wieder für die dänische Marine und zuletzt für die Heimwehr im Einsatz
Foto: Detlef Ollesch

1941, also während der deutschen Besatzungszeit, als Flachwasser-Minensuchboot MS 2 bei der Werft Holbæk Skibs-og Baadebyggeri in Holbæk für die dänische Marine vom Stapel gelaufen und am 2. August desselben Jahres in Dienst gestellt, wurde dieses nach der Entwaffnung der dänischen Streitkräfte im August 1943 von der Deutschen Kriegsmarine als Vorpostenboot 1211 im Rahmen der 12. Vorpostenflottille in der Nordsee eingesetzt. Nach dem Krieg war das 1951 in ASKØ umbenannte und mit der Kennung M 560 versehene Boot bis Mitte der 1950er-Jahre damit beschäftigt, die dänischen Gewässer von den Minen des Zweiten Weltkrieges zu befreien. Von 1960 bis 1965 fuhr die ASKØ mit der NATO-Kennung Y 386 als Schulboot. Danach wurde sie an die 1952 gegründete Marineheimwehr übergeben, für die sie 34 Jahre lang mit der Kennung MHV 81 in verschiedenen Flottillen in Odense und Kalundborg im Einsatz war. 2004 wurde die ASKØ zunächst in Fredericia an Land gesetzt und trat im Oktober ihre letzte Reise in das Langelandsfort an.

TECHNISCHE DATEN

Verdrängung	74 t
Länge	23,5 m
Breite	4,56 m
Tiefgang	1,50 m
Antrieb	Grenaa Diesel Typ F-24 mit 333/365 PS
Hilfsmotor	Lister ST2MA
Geschwindigkeit	12 kn
Aktionsradius	450 sm
Besatzung	10 Mann

O-Bunker, wie er auch genannt wird, diente der Überwachung des Schiffsverkehrs. Alle Ostblockfahrzeuge wurden permanent beobachtet und ihre Positionen, Kurse und Geschwindigkeiten auf dem Plottertisch im Operationsraum festgehalten. Die Feuerleitzentrale für die 15-Zentimeter-Batterie verteilt sich auf zwei Etagen. In der unteren befindet sich die eigentliche Feuerleitanlage

> **„Ende Oktober 1962 wurde von hier das erste sowjetische Handelsschiff beobachtet, das die Fahrt nach Kuba abbrach.“**
>
> Aus dem Museumsführer des Langelandforts

Einen merkwürdigen Kontrast zum Stahlbeton des Operationsbunkers bildet das verschlungene Monogramm König Frederiks IX. mit der Jahreszahl 1953, das über dem Eingang des unterirdischen Bauwerks prangt. Derartige Zeichen mit dem Anfangsbuchstaben des jeweiligen Staatsoberhauptes, der Königskrone und dem Jahr ihrer Errichtung bringt man in Dänemark seit Jahrhunderten an staatlichen Bauten an. Der O-Bunker, wie er auch genannt wird, ... mit der Zielfolgeeinheit, die alle zum Einschießen auf das Ziel notwendigen Daten sammelte und weitergab. In dem darüber liegenden Stockwerk ist ein Kampfperiskop mit Zielapparatur installiert, das die Sicht aus dem Bunker heraus ermöglicht. Die weiteren Räume beherbergen Telefon-, Funk-, Dechiffrier- und Ventilationseinrichtungen. In Krisenzeiten taten hier 25 Mann Dienst, im Frieden knapp die Hälfte. Neben dem O-Bunker ist heute ein MPG-Radargerät aufgestellt, wie es zu Zeiten des Kalten Krieges in der etwa eineinhalb Kilometer vom Fort entfernten Marinebeobachtungsstation Føllesbjerg stand und die hiesige Feuerleitanlage mit Richtdaten versorgte. Die direkt am Ufer des Langelandbelts gelegene Beobachtungsstation Føllesbjerg betrieb neben der Radarstation auch Unterwassermikrofone zur Identifizierung von Schiffen anhand ihrer Propellergeräusche und magnetische Messgeräte zum Anzeigen getaucht fahrender feindlicher U-Boote.

Ungehört kein Durchkommen

Die ursprünglich mit drei 40-Millimeter-Maschinenkanonen vom Typ Bofors M/36 in Doppellafette bestückte Flugabwehrbatterie Nord wurde bereits 1982 außer Dienst gestellt, da sie nicht mehr den militärischen Erfordernissen entsprach. Eines der Geschütze hat man jedoch aufbewahrt und wieder in die Bettung des dem Feuerleitturm unmittelbar benachbarten Bunkers eingebaut. Auch das Innenleben dieses Bunkers ist bis auf die vernichtete Feuerleitanlage wiederhergestellt worden. So kann man unter an-

DIE MIG 23 aus sowjetischer Produktion der polnischen Luftwaffe war auf dem Stützpunkt Radzikowo, dem früheren deutschen Fliegerhorst Stolp-Reitz, in Pommern stationiert Foto: Detlef Ollesch

derem ein Szenario des mit nur sechs Kojen für die neun Mann Besatzung ausgestatteten Unterkunftsraumes betrachten oder einen Blick in das Munitionslager werfen, in dem 1.000 Stück 40-Millimeter-Granaten in Blechkisten deponiert waren. Alle drei Geschütze konnten unabhängig voneinander feuern oder vom Feuerleitturm koordiniert schießen – mit einer Kadenz von 240 Schuss pro Minute und bis zu einer Entfernung von sechs Kilometern. Ergänzt wurde die Flugabwehrkomponente durch eine gleichartige Batterie am südlichen Ende der Festung, die gänzlich abgerissen und durch zirka 20 mobile 40-Millimeter-Kanonen in Einzellafetten, die im ganzen Gelände verteilt waren, ersetzt wurde. Eines dieser Geschütze befindet sich heute neben der Batterie Nord, ebenso wie ein sogenannter Luftmeldeturm. Dieser stand ursprünglich nicht hier, doch hat es einen solchen Turm im Bereich der Luftabwehrbatterie Süd gegeben. Während des Kalten Krieges waren in ganz Dänemark 400 derartige Türme aufgestellt, die von der Luftwaffen-Heimwehr bedient wurden.

Sechs Schuss in der Minute

Die 15-Zentimeter-Geschützstellung 1 war – ebenso wie die drei anderen Artillerie-Stellungen – bei Übungen und in Alarmsituationen Arbeits- und Unterkunftsort für 15 Soldaten, von denen zwei unmittelbar die Kanone bedienten und zwei weitere die 45 Kilogramm schweren Granaten vom Munitionsaufzug zum Geschütz trugen. Dabei schaffte es eine eingespielte Mannschaft, eine Feuergeschwindigkeit von bis zu sechs Schuss pro Minute zu erreichen. Die Reichweite der Geschütze betrug 23 Kilometer.

Einen guten Eindruck vom scharfen Schuss vermittelt ein Film, der im Bunker unter der Geschützbettung im Treibladungs-Magazin gezeigt wird. Die 300 je 22 Kilogramm schweren Treibladungscontainer wurden aus Sicherheitsgründen in anderen Räumen als die Granaten gelagert und separat von diesen mit dem elektrischen Aufzug zum Geschütz transportiert. Die heutige Ausstellung vermittelt mit Hunderten dieser Container und Granaten, einem Soldaten beim Einsetzen des Zünders in eine solche

RELIKT Dänemarks letztes U-Boot

Am 20. Februar 1964 bei den Rheinstahl-Nordseewerken in Emden als zweites von 15 Booten der KOBBEN-Klasse unter dem Namen KYA für die norwegische Marine vom Stapel gelaufen, tat es dort bis 1985 Dienst, bevor es an Dänemark verkauft wurde. Zur zweiten Indienststellung unter dem Namen SPRINGEREN (Deutsch: der Springer) und der NATO-Kennung S 324 kam es jedoch erst am 17. Oktober 1991. Vorher war es zusammen mit acht Schwesterbooten – zwei weiteren nunmehr dänischen und acht norwegischen – auf einer norwegischen Werft um zwei Meter verlängert worden. 2004 beschloss das Folketing, das dänische Parlament, künftig auf U-Boote zu verzichten. Und am 25. November desselben Jahres endeten mit dem Niederholen der Flagge auf SPRINGEREN 95 Jahre dänischer U-Boot-Geschichte.



PREMIERENBOOT: Als KYA im Einsatz für die norwegische Marine, war die spätere SPRINGEREN das erste U-Boot überhaupt, das von einem weiblichen Kommandanten befehligt wurde Foto: Detlef Ollesch

TECHNISCHE DATEN

Verdrängung	470 t an der Oberfläche, 520 t getaucht
Länge	47,2 m
Breite	4,6 m
Tiefgang	3,80 m
Antrieb	2 MTU-Dieselmotoren mit je 600 PS, 1 Siemens-Elektromotor mit 1.700 PS
Geschwindigkeit	10 kn an der Oberfläche, 17 kn getaucht
Aktionsradius	5.000 sm
Bewaffnung	8 533-mm-Torpedorohre mit TP613-Torpedos
Besatzung	24 Mann (7 Offiziere, 6 Unteroffiziere, 11 Mannschaftsdienstgrade)



GERÄUMIG: **Der Lagerraum des Bunkers fasste 300 15-Zentimeter-Granaten**

Fotos (2): Detlef Ollesch



ZWILLING: **Die 40-Millimeter-Doppelflak von Bofors der Batterie Nord konnte auch gegen Land- und Seeziele eingesetzt werden**

sowie den teilweise belegten Kojen im Schlaf- und Aufenthaltsraum einen ungefähren Eindruck davon, wie es in einem solchen Bunker zugegangen ist.

Ein Spektrum des Kalten Krieges

Neben dem zentralen Bereich des Forts gibt es am anderen Ende des weitläufigen Geländes, neben der niedergelegten Flakstellung Süd, noch einen weiteren Bunker mit der originalen Ausstattung, den Maschinenbunker Süd, der mit seinen drei heute noch funktionstüchtigen Dieselaggregaten für die Stromversorgung der Festung in Krisenzeiten zuständig war. Auch seine Metallwerkstatt zur Wartung von Maschinen und schwerem Gerät ist bis heute erhalten. Sein Gegenstück, der ehemalige Maschinenbunker Nord, beherbergt heute die anfangs erwähnte, immer noch aktive Radarstation.

Das Museum auf dem Gelände des Langelandsforts versteht sich nicht nur als Bewahrer der Geschichte dieses militärischen Objekts, sondern als Museum des Kalten Krieges. Und so nutzt man denn die Bunker unter den drei übrigen 15-Zentimeter-Geschützen sowie den ehemaligen Munitionsbunker als Ausstellungsräume, um diese Thematik von der großen Weltpolitik bis zum Leben des Normalbürgers zu verdeutlichen. Dazu gehören nicht nur militärische Themen wie die Bedrohung aus dem Osten, Spionage und Propaganda, sondern auch die großen Zeitströmungen in der westlichen Welt und ihre Auswüchse wie beispielsweise der RAF-Terrorismus in der Bundesrepublik Deutschland.

> „Nicht nur militärische Themen sind hier dokumentiert, sondern auch Zeitströmungen der westlichen Welt und ihre Auswüchse."
>
> Aus dem Museumsführer des Langelandforts

Ein weiterer Schwerpunkt der Ausstellung betrifft die dänischen Vorbereitungen auf einen möglichen Dritten Weltkrieg. Dank der überall im Land verteilten Luftschutzbunker, Behelfskrankenhäuser und getarnten Mobilmachungslager, aus denen sich die lokalen Militärs mit Material hätten versorgen können, war die dänische Bevölkerung wesentlich besser auf den Tag X vorbereitet als beispielsweise die Einwohner Westdeutschlands.

Die Großexponate, um die man das eigentliche Fort im Rahmen der Kalter-Krieg-Thematik ergänzt hat, würden anderenorts schon ein eigenes Museum begründen: Das U-Boot SPRINGEREN der dänischen Marine, der Heimwehrkutter ASKØ, ein Jagdbomber Saab F-35 „Draken" der dänischen und ein Mehrzweckkampfflugzeug MiG 23 MF der polnischen Luftwaffe vermitteln eine Vorstellung von dem dreidimensionalen Raum, in welchem die Seefestung auf Langeland letztlich nur ein Rad in einem gigantischen Getriebe von gegenseitiger Bedrohung und Überwachung während des Kalten Krieges gewesen ist. ⚓

INFORMATIONEN

Museum Langelandsfort: Das Koldkrigsmuseum Langelandsfort ist von April bis Oktober täglich ab 10 Uhr geöffnet. Es schließt im April und Oktober um 16 Uhr, in den anderen Monaten um 17 Uhr. Der Eintrittspreis beträgt 80 Dänische Kronen. Jugendliche unter 18 Jahren haben freien Eintritt. www.langelandsfort.dk

Hinweis: Auf Langeland sind nahe des Belt-Ufers östlich des kleinen Ortes Stengade die Erdwälle der „Stengade skanse", einer Artillerieschanze aus dem Krieg gegen England von 1807 bis 1814, im dortigen Wald frei begehbar.

30 Jahre „art maritim“

Eine Hamburger Erfolgsgeschichte



BOOTE UND BILDER: Blick in den Ausstellungsbereich der „art maritim“ von 2014 Foto: Olaf Rahardt

Seit 1985 ist das Treffen maritimer Kunst und ihrer Künstler, mit Kunstliebhabern des Genres, ein Geheimtipp der Insider – auch in diesem Jahr im Rahmen der Hamburger Hanseboot vom 31. Oktober bis 8. November 2015

Von Olaf Rahardt

Wer erstmals von der Bootsmesse in Hamburg erfährt, der wird nicht in erster Linie daran denken, hier hochwertige Kunst zu erleben, sondern es werden vermutlich nagelneue, lack- , chrom- und messingglänzende Segel- und Motorboote erwartet sowie all das, was im weitesten Sinne an Ausrüstung und Zubehör dazu gehört. Das gibt es natürlich auch wirklich dort und obendrein noch viele andere Dinge rund um das Thema Freizeitgestaltung und Urlaub auf dem Wasser, Wassersport, Angeln und vieles andere mehr. Trotz alledem wird dem Besucher seit vielen Jahren auf der Hanseboot aber auch ein ganz besonderer Kunstgenuss geboten: die „art maritim“!

Die Geschichte dieser einzigartigen Kunstausstellung geht zurück in das Jahr 1985. Mit der Absicht, das allgemeine Angebot einer Bootsmesse durch die Präsentation von maritimer Kunst – verbunden mit der Vermittlung von Historie – zu bereichern, brachten die damals Verantwortlichen ein völlig neues Konzept auf den Weg.

Der Messebesucher wurde fortan dazu eingeladen, neben den kommerziellen Absichten des Messegeschehens in einem gesonderten Ausstellungsbereich die Geschichte der Schifffahrt anhand von Schiffsmodellen und Gemälden zu erfahren, dabei zu entspannen und den Messebesuch mit völlig anderen Eindrücken zu kombinieren.

Ein künstlerischer Anreiz

Der Kern der ausgestellten Exponate stammte aus der privaten Sammlung von Peter Tamm aus Hamburg, ergänzt durch Zugaben namhafter Hamburger Reedereien.

Die Idee, die diesem Ausstellungskonzept zugrunde lag, war perfekt. Dem Besucher wurde ein zweiter Anreiz geboten, die Hanseboot zu besuchen. Der Eintritt war ohnehin mit der Messekarte entrichtet und so konnte man mit der „art maritim“ inner-

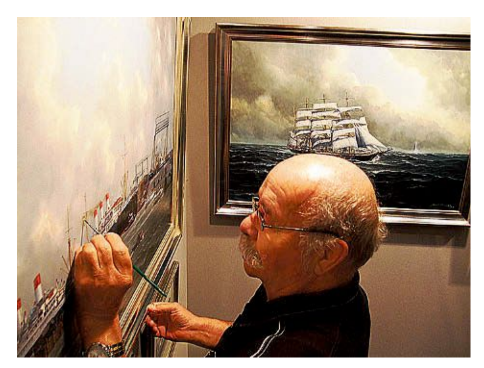
halb der Bootsmesse auch Publikum animieren, maritime Kunst und Geschichte zu besichtigen, das sonst wohl eher einen Bogen um eine Galerie oder ein Museum machen würde. Der gleiche Effekt kam natürlich auch umgekehrt zur Geltung, denn im Laufe der Jahre wurde die „art maritim" zu einem so erfolgreichen Ausstellungsbereich, dass Interessierte nur eigens dafür die Hanseboot besuchten. Durch die örtliche Positionierung im Eingang/Süd war das auch Jahre über einfach zu bewerkstelligen. Nachdem die „art maritim" anfänglich die Halle 11 nutzte, hatte sie ab 1996 im neu erbauten Eingangsbereich Foyer/Süd, auf zwei Etagen ihr Domizil gefunden. Erst als auch hier die Platzverhältnisse nicht mehr ausreichten, belegte man ab 2005 andere Ausstellungsorte innerhalb der nördlichen Messehallen.

Begehrte Begleitkataloge

Ab dem Jahr 1986 gab es zu jeder Ausstellung einen Begleitkatalog. Der erste war gebunden in Heftform, hatte 60 Seiten und ein Format von 28 mal 31 Zentimeter. Er stellte ausgesuchte Exponate vor, nannte Leihgeber und ausstellende Künstler und Galerien. Hans-Rudolf Rösing verfasste einführende Texte und charakterisierte die „art maritim" mit Worten, die auch für die kommenden zehn Jahre ihre Gültigkeit behielten: „Sie gibt in ihrer Gesamtheit Aufschluss über einen wichtigen Ausschnitt der Kultur- und Handelsgeschichte der seefahrenden Nationen. Mögen sie neben dem ästhetischen Genuss auch etwas von der Erkenntnis vermitteln, wie sehr wir alle von der See abhängig sind."

Schon mit der Ausstellung 1987 gab es grundlegende Neuerungen. Zu dem ohnehin schon Erfolg versprechenden Konzept kam nun noch der Gedanke hinzu, den Blick über den Horizont hinaus zu ermöglichen und maritime Historie und Gegenwart eines bestimmten Landes vorzustellen. Standen anfangs noch die heimischen Küsten und Schifffahrt im Mittelpunkt, wurden 1987 erstmals Kostbarkeiten aus französischen Schifffahrtsmuseen innerhalb der „art maritim" gezeigt. Diese wurden weiterhin ergänzt durch themenbezogene Stücke aus der Sammlung Peter Tamm. Bis 2006 wurden so Schifffahrtsnationen aus aller Welt vorgestellt.

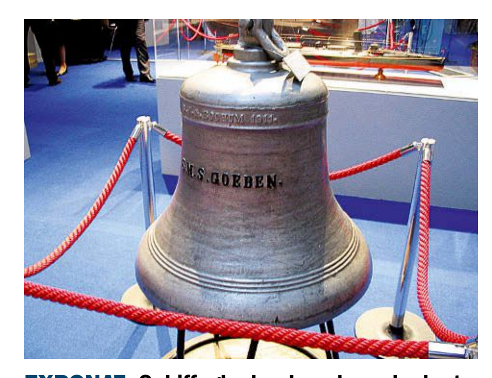
1987 gab es auch erstmals den neuen Begleitkatalog im Format 22 mal 22 Zentimeter. Er beinhaltete auf 104 Seiten Abbildungen der meisten Exponate, die während der Ausstellung zu sehen waren, gab Informationen zur Schifffahrtsgeschichte des Gastlandes und der Leihgeber. Die Vorstellung der beteiligten, aktiven Marinemaler und Galeristen der „art maritim" war dabei noch einem beiliegenden Faltblatt zu entnehmen. Im Katalog von 1988 wurde das Faltblatt fester Bestandteil und machte in seiner inhaltlichen Gesamtheit diese Bücher zu begehrten Sammelobjekten. Die Ausstellungen der Jahre 1988 „Die Ostseeschifffahrt in der Kunst", 2004 „Schifffahrt und Kunst aus Deutschland" und 2005 „Welt unter Segeln" wichen von dem Konzept eines Gastlandes ab.



LETZTER PINSELSTRICH: Marinemaler Fred Müller führt letzte Pinselstriche an einem seiner ausgestellten Gemälde im Jahr 2006 aus Foto: Olaf Rahardt



INTERNATIONAL: Seeoffiziere aus aller Herren Länder und von der Führungsakademie der Bundeswehr beim Messebesuch am Stand von Olaf Rahardt Foto: Privat



EXPONAT: Schiffsglocke des ehemals deutschen Schlachtkreuzers GOEBEN als Leihgabe aus der Türkei zur „art maritim" 2006 Foto: Olaf Rahardt

Die wichtigste Organisation bei der Vorbereitung und Ausstellungszusammensetzung war das Wissenschaftliche Institut für Schiffahrts- und Marinegeschichte des Peter Tamm in Hamburg. Hier lag auch die federführende Verantwortung für die jährlichen Ausstellungsbegleitbücher. Sehr begehrt waren auch die Einladungen zu den Eröffnungsveranstaltungen jeder „art maritim". Denn sie brachten namhafte Fachleute, Historiker, Künstler und Kunstinteressierte aus dem In- und Ausland zusammen und ermöglichten so direkte persönliche Kontakte.

2006 gab es die letzte „art maritim" in dieser bewährten Konstellation von ausländischen Exponaten eines Gastlandes, Stücken aus der Sammlung Peter Tamm und von gegenwärtig aktiven Künstlern, Galeristen und Antiquariaten. Mit dem Aufbau des Internationalen Maritimen Museums und dem Umzug der Sammlung in Hamburgs Speicherstadt fehlten die Möglichkeiten, beides – Umzug und „art maritim" – zu realisieren; die Folge war das Ausscheiden der Sammlung Peter Tamm aus dieser langjährigen Partnerschaft.

Auf hohem Niveau

Doch die Exposition hatte mittlerweile einen hervorragenden Ruf erlangt und war weithin bekannt für das hohe Niveau ihrer Präsentationen. Das bezog sich nicht nur auf den musealen Teil, sondern auch auf die dort ausstellenden Künstler der Gegenwart. Anfangs war die Einladung, dort auszustellen, noch eine große Ehre. Bewerbungen auf einen Ausstellungsplatz wurden einer eingehenden Prüfung unterzogen. Infolgedessen fanden sich auch viele Namen bekannter Marinemaler in den Ausstellerlisten. Deren Schwerpunkt lag naturgemäß im heimischen Revier, aber ebenso finden sich Namen aus den umgebenden Nachbarländern Skandinaviens, aus Frankreich, den Niederlanden, Polen und Russland. Sogar Tom Freeman aus den USA war 1993 dabei.

Ab 2007 wurde die „art maritim" dann in alleiniger Verantwortung der Hamburger Messe organisiert. Das Prinzip, dem Besucher innerhalb der Messe Entspannung und Abwechslung durch Kunstgenuss zu ermöglichen, blieb bestehen. Auf einen Katalog zur „art maritim" mussten Besucher und Sammler aber von nun an verzichten. Die „art maritim" hat sich mittlerweile umgestaltet und spiegelt so einen zeitgemäßen Anspruch der modernen Kunst mit Brückenschlag zur traditionellen Marinemalerei wider. Sie empfängt jährlich in der letzten Oktoberwoche ihre Besucher. Auch 2015 wird im Obergeschoss der Halle B2 wieder eine bunte Mischung an klassischer Marinemalerei, maritimer Kunst, Foto- und Objektkunst sowie antiquarischen Kostbarkeiten zu sehen sein. ⚓

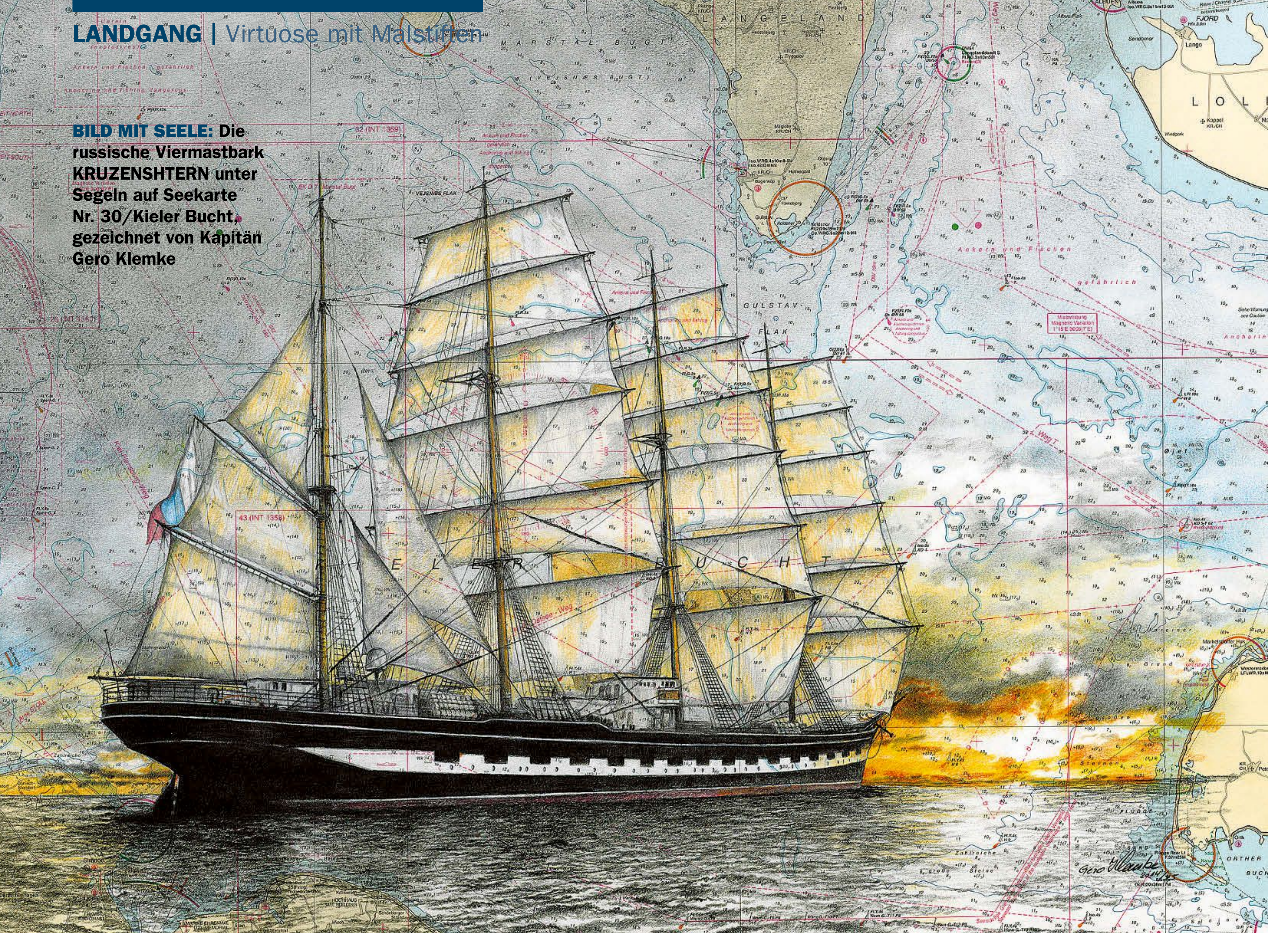


BILD MIT SEELE: Die russische Viermastbark KRUZENSHTERN unter Segeln auf Seekarte Nr. 30/Kieler Bucht, gezeichnet von Kapitän Gero Klemke

Maritime Zeichnungen zwischen Gradnetz und Seezeichen

Kunst auf der Seekarte

Wenn Kapitän Gero Klemke sich über eine Seekarte beugt, nimmt er kein Kursdreieck, sondern Farbstifte in die Hand. Nautische Kartenwerke sind die Grundlage seiner beeindruckenden Bilder

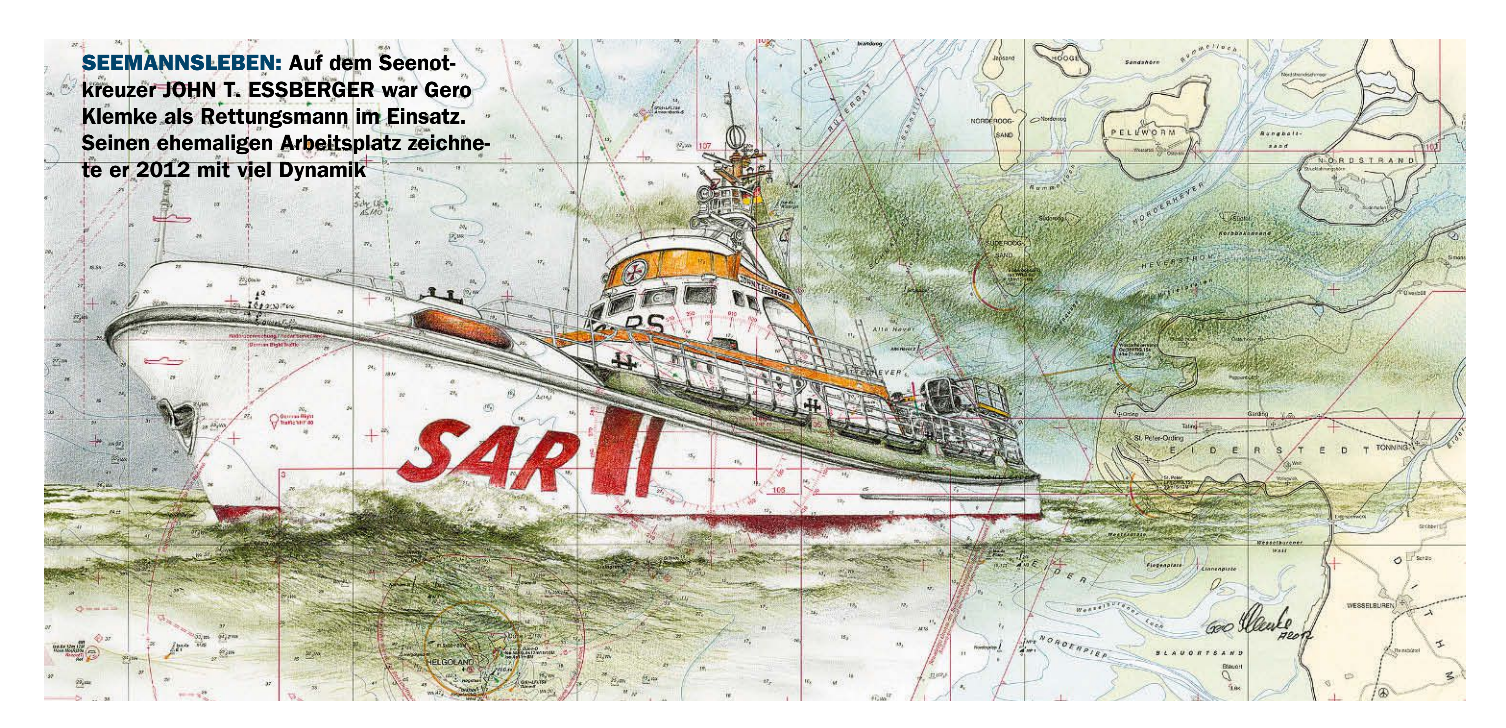
Von Manuel Miserok

Mehrere Tausend ausgemusterte Seekarten müssten es sein, schätzt Gero Klemke, die in seinem Zuhause immerhin eine Lagerfläche von sechs Quadratmetern beanspruchen. Dabei legt er großen Wert darauf, dass jede einzelne Karte in gerolltem Zustand aufbewahrt wird, bevor sie durch seine Hand Kunstwert bekommt, „denn die Knicklinien würden beim Zeichnen stören“, so seine leicht nachvollziehbare Erklärung. Sein Arbeitsmaterial bezieht er aus der Cuxhavener Fischereiflotte und vor allem aus Marinebeständen. „Die Karten aus einigen Fahrtgebieten werden allmählich knapp und neuere Seekarten sind zum Bemalen nicht geeignet, da die Oberfläche imprägniert ist. Aber mein Gesamtbestand reicht wohl bis zum Lebensende“, erzählt der 63-Jährige. Sein Handwerkszeug sind Polychromos-Buntstifte, deren Palette rund 270 Farbtöne umfasst und die sich übermalen und mischen lassen, da sie besonders weich sind. Für die Darstellung der Meeresoberfläche reichen dem Kartenkünstler jedoch mitunter Schwarz, Weiß und ein einziger Blauton: „Die Mischung und die Überlagerung der Farben erzeugen dann genau die Stimmung, die ich hervorholen möchte“, verrät er. Seine Werkstatt hat er sich in einer grünen Wohnoase inmitten der niedersächsischen Küstenortschaft Nordholz eingerichtet.

Künstler und Kapitän

Dabei ist Klemke kein Träumer, der aus seiner Fantasie heraus im Wohnzimmer-Atelier hinterm Deich romantisch-verklärte maritime Motive entstehen lässt, sondern ein Mann aus der Praxis, dem die Seefahrt in

Fotos: Manuel Miserok

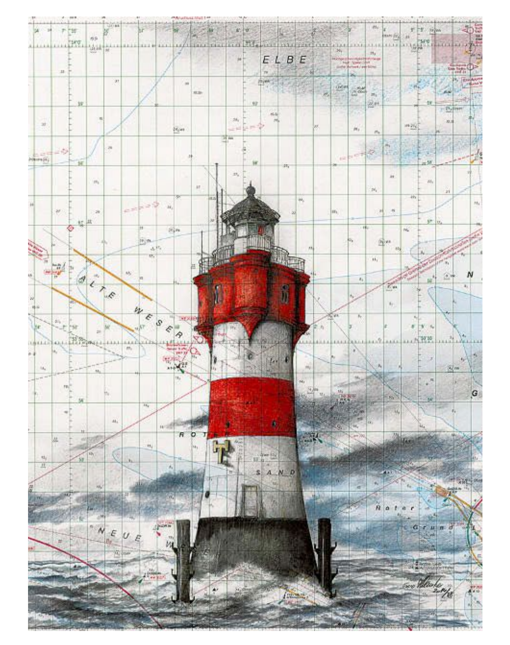


SEEMANNSLEBEN: Auf dem Seenotkreuzer JOHN T. ESSBERGER war Gero Klemke als Rettungsmann im Einsatz. Seinen ehemaligen Arbeitsplatz zeichnete er 2012 mit viel Dynamik

die Wiege gelegt wurde und der das Meer aus eigener langjähriger Erfahrung kennt. Schon sein Großvater und sein Vater waren Kapitäne, der Erstere als Fischer auf dem Plöner See, der andere zuerst bei der Wasserschutzpolizei in Hamburg, später auf einem Zollkreuzer in der Deutschen Bucht. Doch Klemke junior verfolgte zunächst eine ganz andere Lebensplanung, bevor er am Ende doch noch Decksplanken unter den Füßen hatte: „Schon als Kind fing ich an, Tapeten zu bemalen", schmunzelt der gebürtige Hamburger. Mit 16 Jahren nahm er in seiner Heimatstadt an der Hochschule für Musik und Darstellende Kunst ein Studium auf.

Das erste Bild entstand an Bord

Die Einberufung zur Marine zwang ihn jedoch zunächst zu einer Unterbrechung der akademischen Ausbildung; schließlich war auch die Sehnsucht nach dem Meer stärker als der Studieneifer, und so war mit dem Abschluss des Ersten Staatsexamens das Ende der Hochschulzeit erreicht. Klemke fuhr acht Wochen auf der GORCH FOCK und blieb die nächsten 20 Jahre bei der Marine, wo er es bis zum Kapitän brachte. Dorthin pflegt er bis heute gute Verbindungen, vor allem zum Marinefliegergeschwader 5, das am Standort in seiner Wahlheimat Nordholz für den SAR-Dienst an der Nord- und Ostseeküste zuständig ist.



MARITIMES WAHRZEICHEN: Nur zwölf Seemeilen von Klemkes Atelier entfernt steht der Leuchtturm Roter Sand in der Wesermündung

INTERVIEW Wie Gero Klemke an maritime Motive herangeht

Dem Vorwort Ihres Buches *Kartenwerke* ist zu entnehmen, dass Sie auf keinen Fall Marinemaler genannt werden möchten. Warum wehren Sie sich gegen diese Bezeichnung?

Klemke: Ich sehe mich selbst als Zeichner, nicht als Maler. Die Marinemalerei, das ist Öl, Tempera und Kreide. Damit gehen bestimmte Details, auf die ich großen Wert lege, verloren. Ganz nebenbei fehlt mir auch die Geduld, auf das Trocknen der Ölfarbe zu warten.

Haben Sie mit Ihrer Zeichentechnik eine eigene Kunstform erschaffen oder ahmen Sie damit andere Vorbilder nach?

Klemke: Es gibt viele andere, die auf die gleiche Art und Weise an maritime Motive herangehen. Ich habe die Seekartenzeichnung weder erfunden noch nachgeahmt, sondern es immer so gemacht, wie ich es für richtig halte. Ich versuche, meinen Zeichnungen eine eigene, unverwechselbare Handschrift zu geben, indem ich die See einbinde und beispielsweise Schiffe nicht nur in der Seitenansicht zeige, sondern ihre Dynamik in der Bewegung hervorhebe.

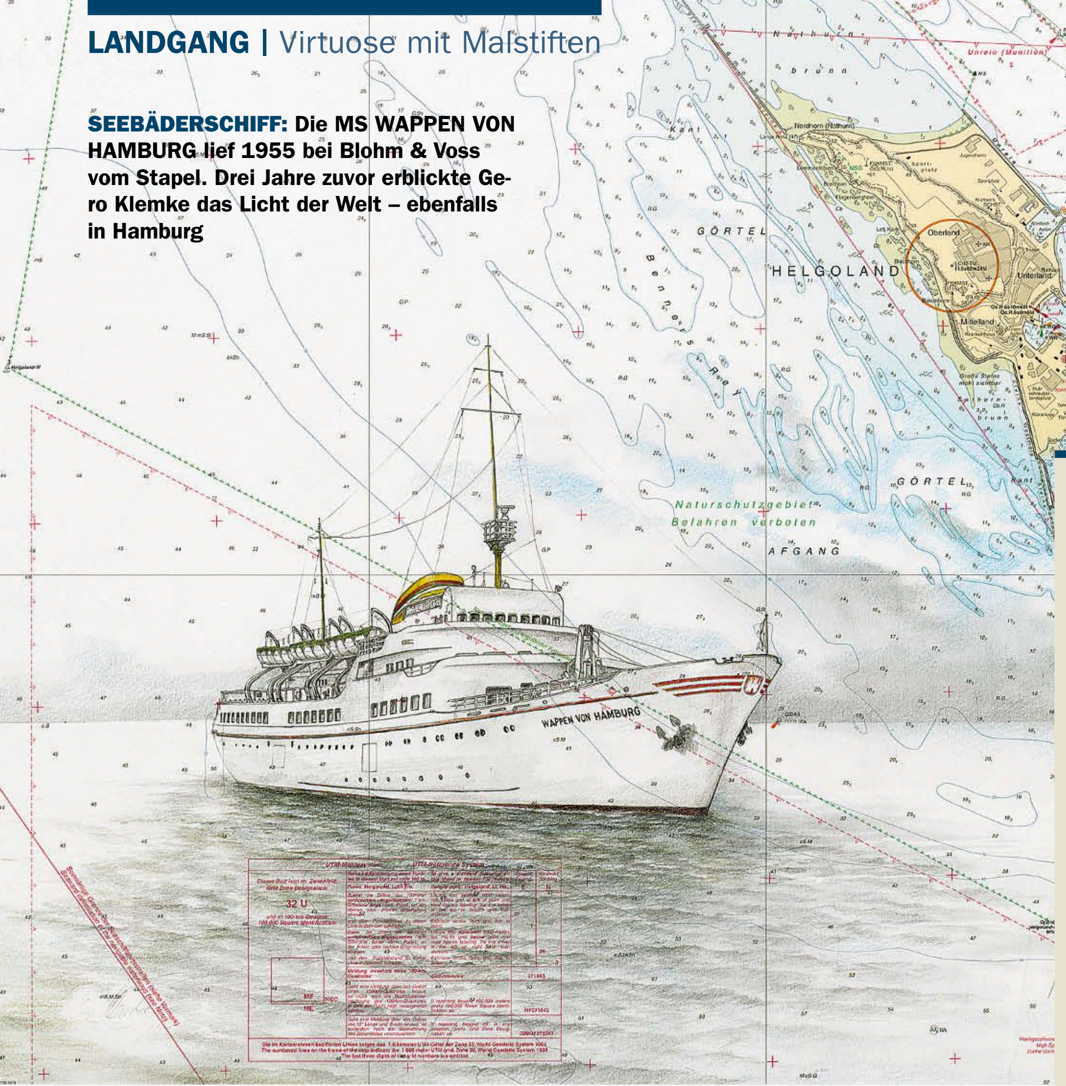
Gab es bisher ein Schiff, an das Sie sich zeichnerisch noch nicht herangewagt haben, weil es zu detailliert oder zu schwierig abzubilden wäre?

Klemke: Nein, ganz im Gegenteil, ich suche die Herausforderung. Großsegler mit ihrem laufenden Gut und der komplizierten Takelage gut hinzukriegen, ist zum Teil sehr schwierig. Aber jedes Schiffsmotiv, das ansprechend fotografiert ist, reizt mich als Vorlage sehr.



AM STEUER: Gero Klemke – hier auf der Brücke eines Seenotkreuzers im Deutschen Schiffahrtsmuseum – war 15 Jahre lang Rettungsmann bei der DGzRS

SEEBÄDERSCHIFF: Die MS WAPPEN VON HAMBURG lief 1955 bei Blohm & Voss vom Stapel. Drei Jahre zuvor erblickte Gero Klemke das Licht der Welt – ebenfalls in Hamburg



Von 1987 bis 2002 war er als Rettungsmann für die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger an Bord des Seenotkreuzers JOHN T. ESSBERGER auf der Station Großenbrode an der Ostsee tätig. Aus dieser Zeit stammt auch sein erstes „Kartenwerk", das er bis heute aufbewahrt hat. „Wir hatten irgendwann in den 1990er-Jahren mit dem Tochterboot der JOHN T. ESSBERGER eine Schleppfahrt zu absolvieren, die über vier Stunden dauerte", erinnert sich der Norddeutsche. „Ich war an Bord des zu schleppenden Fischkutters und hielt den Havaristen auf Kurs. Aus Langeweile und aus der Stimmung heraus, dass der Schleppverband in den Sonnenuntergang hineinfuhr, fing ich an, die Rückseite einer Seekarte zu verschönern." Das Ergebnis präsentierte er zu Hause seiner Frau, die das Werk von beiden Seiten betrachtete und ihm daraufhin empfahl, doch mal die andere Seite der Seekarte zu bemalen. Auf diese Weise entstand die Idee der Kartenkunst, aus der mittlerweile mehrere Hundert Zeichnungen hervorgegangen sind. Aus gesundheitlichen Gründen musste er nach 15 Jahren aus dem Rettungsdienst ausscheiden, fand jedoch anschließend nicht nur mehr Zeit für die Malerei, sondern auch eine neue berufliche Aufgabe als Museumspädagoge im Deutschen Schiffahrtsmuseum in Bremerhaven. Eine optimale Kombination, findet der kreative Kapitän, denn in beiden Bereichen gilt für ihn: „Schifffahrt und Meer – das ist nicht nur Ansehen, sondern Riechen, Schmecken und Fühlen." Seinen Bildern sieht man an, wie sehr er seine Leidenschaft für die Kunst und für die See weitertransportieren möchte.

Großsegler als Lieblingsmotive

Sein Lieblingsmotiv sind die traditionellen Großsegler, besonders die russische Viermastbark KRUZENSHTERN hat es ihm angetan. „Wenn ich Segler zeichne, dann entstehen Bilder mit Seele", beschreibt der ehemalige Seemann seine Arbeitsweise. Grundsätzlich ist zuerst das Motiv da, bevor die passende Revierkarte ausgewählt wird – immer passend zum tatsächlichen Einsatzgebiet des jeweiligen Schiffes oder zum Standort des maritimen Bauwerkes. Ob Ozeanriese, Eisbrecher oder Leuchtturm – Klemkes Bilder erzählen so authentisch, detailreich und maßstabsgerecht wie möglich von den dargestellten Motiven. Doch es sind nicht weniger auch die Farbstimmungen der Hintergründe, die den Blick des Betrachters auf sich ziehen: Auf der Nordsee vor Helgo-

LITERATUR Gero Klemke

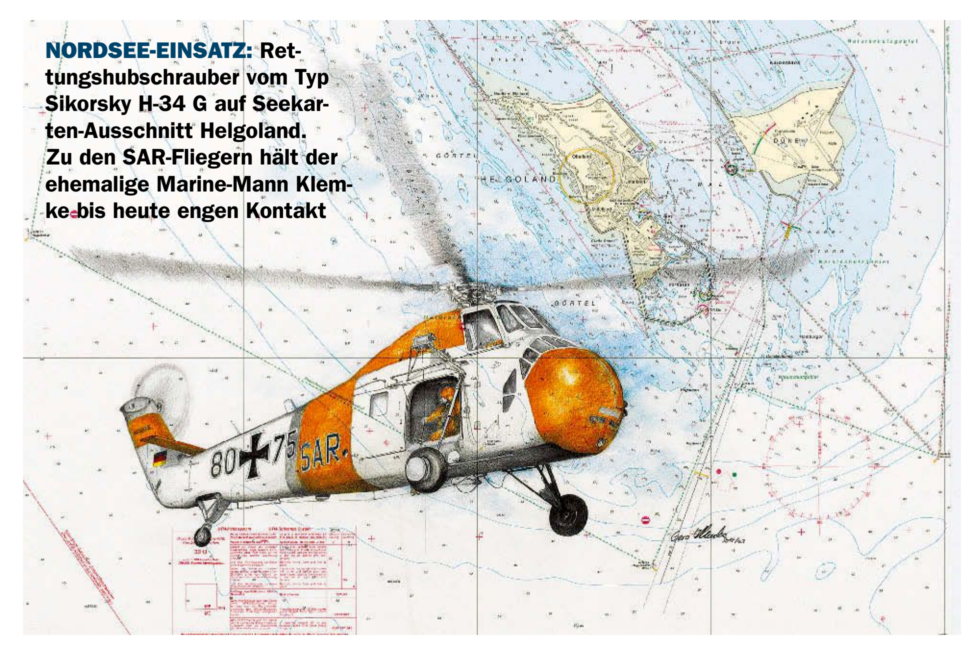
Gero Klemkes erstes Buch *Seegeschichten*, das 2015 bereits in der 2. Auflage erschienen ist, wendet sich an junge Leser ab sechs Jahren und war gewissermaßen eine Auftragsarbeit auf Wunsch seiner eigenen Kinder. Darin erzählt die Autorin Margrit Hohlfeld zu 13 humoristischen und zugleich realitätsnahen, großformatigen Farbzeichnungen von Klemke kurze Geschichten über Hafenschlepper und Tankschiffe, von Container-Feedern und Seenotrettern (Oceanum Verlag, 28 Seiten, gebunden, durchgehend farbig illustriert, ISBN 978-3-86927-008, 9,90 Euro). In der Neuerscheinung *Kartenwerke* präsentiert Gero Klemke eine **gelungene Auswahl** seiner Bilder und bringt zugleich sein künstlerisches Selbstverständnis zum Ausdruck. Er sieht sich als Zeichner, der in seinen Werken die See und die Seefahrt feinsinnig verarbeitet. Die Seekarten-Motive bilden den Kern seines Schaffens; für das Buch hat er aus einer Vielzahl an Arbeiten eine sorgfältige Auswahl getroffen, die ein breites und sehenswertes Spektrum seines Gesamtwerkes repräsentiert. 66 Farbabbildungen im Buchformat von 27 mal 24 Zentimeter laden den Leser dazu ein, in die Seekartenmotive einzutauchen und sie zu „lesen". Aufschlussreich ist auch der kurze Text über die Arbeitsweise des Künstlers und zur Entstehung der Bilder. Ein Buch, das jedem maritim interessierten Leser – als Geschenk oder für das eigene Bücherregal – eine echte Freude bereitet.

Klemke, Gero: Kartenwerke – Maritime Zeichnungen auf Seekarten. Oceanum Verlag, 72 Seiten, gebunden, ISBN 978-3-86927-404-1, 19,90 Euro



KLARE LINIEN: Ehemaliges Feuerschiff ELBE 1 auf Seekarte Nr. 50/Deutsche Bucht. Das Bild entstand 2014

land fährt das Seebäderschiff FAIR LADY in einen glutroten Sonnenuntergang hinein, der Himmel über dem Schlepper TAUCHER O. WULF 3 ist in typisches Nordsee-Grau getaucht, der Strahl der beiden Suchscheinwerfer des Seenotkreuzers HANNES GLOGNER bohrt sich im Einsatz vor der Wesermündung durch die dunkle Mondnacht, und rings um das Passagierschiff TS HANSEATIC (II) erstrahlt die Küste Floridas in karibischen Hellgelb- und Türkistönen. Die abgebildete Naturkulisse – Wellen und Gischt, Himmel, Licht und Wolken – ist stets in realistischer Anmutung wiedergegeben. „Das Wetter auf meinen Seekarten hängt immer von meiner persönlichen Stimmung und Laune ab, in der ich das Motiv zeichne", erklärt der Künstler und Museumspädagoge. Einmal, so erinnert er sich, habe beispielsweise seine kleine Tochter aus Versehen ein Glas Orangensaft über ein angefangenes Bild gekippt. Nach einem längeren Spaziergang, der erfolgreich zur inneren Beruhigung diente, sei daraufhin ein sehr farbenfrohes Bild entstanden.



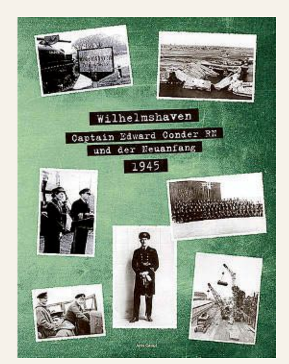
NORDSEE-EINSATZ: Rettungshubschrauber vom Typ Sikorsky H-34 G auf Seekarten-Ausschnitt Helgoland. Zu den SAR-Fliegern hält der ehemalige Marine-Mann Klemke bis heute engen Kontakt

Höchstens fünf Bilder!

Bei seinen Familienmitgliedern, die zugleich seine schärfsten Kritiker sind, scheint die Kunst gut anzukommen. „Vor unserer Hochzeit", erzählt der humorvolle Hamburger, „hat meine Frau zur Bedingung gemacht, dass höchstens fünf Schiffsbilder an der Wand hängen dürfen. Heute sind es schon doppelt so viele … " Seit mehr als 30 Jahren träumt er davon, längere Zeit an Bord eines Motorseglers zu leben und die Wintermonate im Mittelmeer zu verbringen. Vielleicht wird dieser Traum in der Zeit nach dem Dienst im Schiffahrtsmuseum Wirklichkeit. Die Freunde seiner Kartenwerke dürfen sich dann wohl auf zahlreiche neue Motive freuen – wahrscheinlich gezeichnet auf Seekarten mit spektakulären Farben im Hintergrund. ⚓

Jens Graul

Wilhelmshaven – Captain Edward Conder und der Neuanfang 1945



246 S. mit Abbildungen, Brune-Mettcker Druck- und Verlagsgesellschaft mbH, Wilhelmshaven 2015, 49,80 €

Der britische Captain Edward Conder erhielt am Ende des Zweiten Weltkriegs den Auftrag, im Sinne der Vereinbarungen der alliierten Siegermächte Wilhelmshaven verschwinden zu lassen, denn die englische Admiralität wollte, dass diese Marinestadt gänzlich vom Erdboden getilgt wird, damit niemals wieder eine deutsche Kriegsflotte dort gebaut, unterhalten und eingesetzt werden kann.

Jens Graul widmet sich sehr ausführlich der Biografie dieses britischen Marineoffiziers, der für die Weltmacht Großbritannien auf vielen Schiffen auch als Kommandant zur See fuhr und der bereits unterschiedliche Erfahrungen mit deutschen Marinesoldaten gemacht hatte. Conder lebte in einem ständigen Widerspruch: Auf der einen Seite sollte er die Marinestadt vernichten, auf der anderen Seite brauchten die vielen Menschen Arbeitsplätze und die Zivilwirtschaft sollte Wohlstand bringen – neben der Arbeit der Trümmerbeseitigung. Er hatte ständig guten Kontakt mit der zivilen deutschen Stadtverwaltung, mit Gutachtern und mit der britischen Admiralität, die er letztlich davon überzeugen konnte, nicht alles zu zerstören, sondern nur den Kern der Kriegsmarinewerft mit ihren Docks und die Schleusen außer der ersten Einfahrt.

Jens Graul hat ein vorzügliches, gut lesbares und sehr anregendes Buch vorgelegt, das darüber hinaus einen Fokus legt auf das „Wirtschaftswunder“ in den 1950er-Jahren, das trotz der Kriegsverluste und der Verkleinerung Deutschlands dank der vielen aus dem Osten zugewanderten Menschen und Betriebe möglich wurde.

Glück hatte Wilhelmshaven mit dem reifen, gebildeten und der Welt zugewandten Captain Conder, der sich mit sozialem und kulturellem Engagement für die geschlagene Stadt einsetzte. Er sorgte dafür, dass sie ein Symbol deutsch-britischer Freundschaft wurde. *TP*

Dieter Flohr

Im Dienst der Volksmarine III – Zeitzeugen berichten



224 Seiten, 120 Abbildungen, Steffen Verlag 2015, 16,95 €

Marinegeschichte pur und aus erster Hand: Dieter Flohr – Fregattenkapitän a. D., ehemaliger Pressechef der Volksmarine und Autor zahlreicher maritimer Publikationen – präsentiert den dritten Band seiner Innenansichten der DDR-Seestreitkräfte. Erneut lässt er Zeitzeugen aller Dienstgrade berichten. Authentisch, kritisch, aber auch mit einer Prise Humor gewürzt, geben sie Auskunft über den nicht selten schweren Dienstalltag, über das Zusammenwirken mit den befreundeten Streitkräften der Warschauer Vertragsstaaten oder die Freizeitgestaltung innerhalb der Truppe. Was dem Leser kredenzt wird, ist Zeitgeschichte pur: Thematisch umfassend und lebendig erzählt von denen, die es wissen müssen. In diesem Zusammenhang ist auch die Bildauswahl mit zahlreichen bislang unveröffentlichten Fotos aus dem Alltag der Volksmarine zu erwähnen. *UK*

Ingo Thiel

175 Jahre Cunard Line

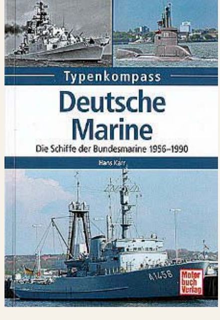


128 Seiten, Koehler Verlag, Hamburg 2015, 10 €

Erst nach der offiziellen Jubiläumsfeier der berühmten Reederei erschien diese handliche Festschrift, die dank zahlreicher ganzseitiger Anzeigen prominenter Sponsoren zu einem überaus günstigen Preis zu haben ist. Schon das Vorwort der Leiterin des Hamburger Cunard-Büros deutet auf den Werbecharakter des Buches hin. Auch der gut lesbare Text ist davon nicht ganz frei. Die Bilder sind vielfältig, als Zugabe gibt es eine übersichtliche Flottenliste. *HF*

Hans Karr

Deutsche Marine

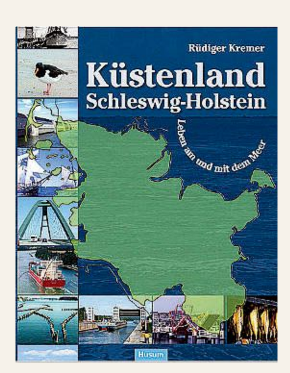


128 Seiten, Motorbuch-Verlag, Stuttgart 2015, 12 €

Mit knappen Texten und Datenkästen gibt Karr einen nach Typen geordneten Überblick über die Schiffe der Bundesmarine – nicht der Deutschen Marine, auch wenn das der Haupttitel des kompakten Taschenbuchs verspricht. Das Spektrum reicht vom Zerstörer bis zum Sperrwaffenversuchsboot. Der Band ist reich bebildert. Allerdings wirken manche Fotos so, als wären sie am Totensonntag bei Nieselregen aufgenommen worden. *HF*

Rüdiger Kremer

Küstenland Schleswig-Holstein



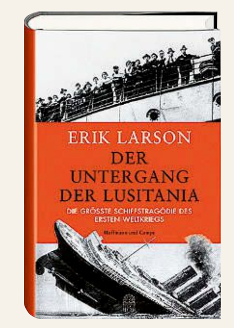
375 Seiten, zahlreiche, meist farbige Aufnahmen, Verlagsgruppe Husum 2015, 39,95 €

Der Hinweis für den potenziellen Leser diesmal gleich zu Beginn: ein wunderbares und in jeder Beziehung empfehlenswertes Buch, das ohne jeden Zweifel das Potenzial eines Standardwerkes zu diesem Thema besitzt. Wer immer sich über das Land zwischen Nord- und Ostsee informieren möchte und dabei insbesondere die maritimen Aspekte im Auge hat, kommt mehr als nur auf seine Kosten. In konzentrierter, aber immer lesbarer und eleganter Form wird hier die Lebens- und Entwicklungsgeschichte eines Landes dargestellt. Es fehlt quasi nichts; und um nur einige Bereiche zu nennen: Wen die Geschichte der Marine in Schleswig-Holstein interessiert, wird fündig; die Geschichte der Stadt Kiel wird dargestellt, Schleswig-Holsteins Erfinder porträtiert; Fischerei, Meeresforschung, Seenotrettung kommen zu ihrem Recht usw.

Es versteht sich bei einer derartig umfassenden Darstellung, dass das geschriebene Wort durch einen farbigen und schwarz-weißen Bildteil bestens ergänzt wird. Auch hier ist es dem Autor gelungen, manch durchaus noch nicht gesehenes Bilddokument erstmals aus seinem Archiv zu veröffentlichen. Die umfangreichen Quellenangaben zusammen mit dem Literaturverzeichnis und einem Personen-, Schiffs- und Ortsregister machen dieses Buch zu einem faktenreichen Nachschlagewerk. *EK*

Erik Larson

Der Untergang der LUSITANIA

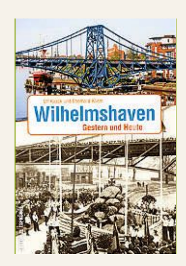


462 Seiten, Hoffmann und Campe Verlag, Hamburg 2015, 25 €

Erik Larson hat umfassend recherchiert und aus verschiedenen Blickwinkeln einen wahren Wälzer im Stil einer anschaulichen Reportage geschrieben, die weit ausholt und kaum ein Detail auslässt. Damit nicht genug: Wo die Fakten fehlen, kommt nicht zu knapp die vermutete Fiktion hinzu. Larson beschreibt das Schiff, den Kapitän, prominente Passagiere und das Leben an Bord. Der britischen Admiralität stellt er die Kaiserliche Marine gegenüber, dazu das feindliche U-Boot und seinen Kommandanten. Der Leser trifft auch US-Präsident Wilson im Weißen Haus und Churchill als Marineminister. Trotz vieler Erklärungen und Deutungen bleiben zentrale Fragen offen. *HF*

Harald Focke und Dirk J. Peters

Wilhelmshaven – Gestern und Heute



128 Seiten, 110 Bilder, Sutton-Verlag, Erfurt, 19,99 €

Wilhelmshaven am Jadebusen wurde Mitte des 19. Jahrhunderts erster deutscher Kriegshafen und ist heute die bedeutendste Marinestadt des Landes. Ihr Gesicht wurde wesentlich durch die großzügige Erweiterung in der Kaiserzeit geprägt. Dieses Buch stellt Geschichte und Gegenwart markanter Bauten in Bildpaaren vergleichend gegenüber. Anschauliche Texte erläutern die Hintergründe der jeweiligen Entwicklung. *HF*

Harald Focke und Dirk J. Peters

Die Columbuskaje in Bremerhaven



128 Seiten, 160 Bilder, Sutton-Verlag 2015, 19,99 €

Vordergründig ist sie nur eine nüchterne Kaimauer aus Stein, Stahl und Spundwand – die Columbuskaje in Bremerhaven. Aber auch ein Schicksalsort für Millionen Menschen: Auswanderer, Kriegsflüchtlinge, Heimatlose, *Displaced Persons* … Von diesem Ort brachen sie auf, um eine neue Heimat zu finden. „Kaje der Tränen", so nennt sie der Volksmund. Doch die Geschichte der Columbuskaje hat auch eine zweite Seite: den regulären Transatlantikverkehr von Bremerhaven in die Metropolen der USA. Immer mehr Menschen reisten auf immer luxuriöseren Schiffen hin und her zwischen der Alten und der Neuen Welt. Als die Columbuskaje 1927 eröffnet wurde, war der Höhepunkt erreicht. Die legendären Ozeanriesen des Norddeutschen Lloyd, wie die BREMEN oder die Namensgeberin COLUMBUS, boten den betuchten Passagieren eine glamouröse, standesgemäße Reisemöglichkeit. In den 1960er-Jahren nahmen die Passagierzahlen aufgrund des zunehmenden Luftverkehrs stetig ab. Heute sind es vor allem Kreuzfahrtschiffe, die an diesem traditionsreichen Bauwerk in Bremerhaven festmachen. Die beiden Autoren und renommierten Schifffahrtshistoriker haben aus den Fotobeständen verschiedener Archive die eindrucksvollsten, überwiegend unveröffentlichten Aufnahmen ausgewählt, um die Entwicklung von Bremerhavens berühmtem Kai bis in die Gegenwart in Bild und Text nachzuzeichnen. *UK*





Gesprengt und eingeebnet: die älteste Schleuse von Wilhelmshaven

Auf den ersten Blick weist kaum etwas darauf hin, dass es sich beim Hintergrundfoto um die Fragmente der ältesten Schleusenanlage in Wilhelmshaven handelt. 1856 begannen dafür die Planungsarbeiten, 1869 war das Wasserbauwerk schließlich fertiggestellt. Die Schleusenkammer war als breites Wendebecken ausgeführt, dessen Zufahrten jedoch sehr viel schmaler waren als die Kammer selbst. Schnell erwiesen sich die Schleusentore als zu eng für die Anforderungen des Kriegshafens. Die Schiffsneubauten der Kaiserlichen Marine nahmen stetig an Größe zu. Die neuen Großkampfschiffe nach Vorbild der britischen „Dreadnought" erforderten eine deutliche Erhöhung der Kapazitäten. Selbst die Kleinen Kreuzer der Flotte konnten im Bereich der Schleuse nur eingeschränkt manövrieren.

Deshalb wurde bereits wenige Jahre nach ihrer Fertigstellung der Bau einer neuen Einfahrt beschlossen. Nachdem diese Arbeiten beendet waren, erhielt die ursprüngliche Erste Einfahrt zunächst die Bezeichnung Alte Einfahrt, bevor sie 1909 in Zweite Einfahrt umbenannt wurde. Im Februar 1948 wurde die Anlage gesprengt (kleines Foto) und in den 1950er-Jahren durch einen festen Damm verschlossen. Ihre Westseite wird noch heute von zwei großen und eindrucksvollen Gebäuden flankiert: dem einstigen Torpedoarsenal. Am Ufer des noch vorhandenen Wendebeckens findet der aufmerksame Besucher zahlreiche steinerne und eiserne Relikte dieser ersten Verbindung des Wilhelmshavener Binnenhafens mit der Nordsee.



Text und Fotos: Ulf Kaack





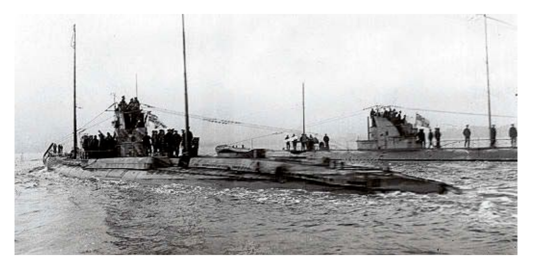
Sieg und Untergang der BISMARCK

1941: „Rheinübung" war der Deckname für den Einsatz einer deutschen Kampfgruppe unter Admiral Günther Lütjens, der nach dem Triumph über den britischen Schlachtkreuzer HOOD am 24. Mai 1941 mit dem Verlust des größten deutschen Schlachtschiffes drei Tage später in einer Katastrophe endete.



Ein Wikinger in Amerika

1000: Leif Eriksson betrat mit seinen Männern als Erster nordamerikanisches Festland – berichten die nordischen Sagas. Wer war dieser Mann und was bewog ihn, die weite, gefahrvolle Fahrt anzutreten?



U-Boot-Taktik im Ersten Weltkrieg

1917: In der letzten Phase griffen im Mittelmeer eingesetzte deutsche U-Boote feindliche Konvois nicht mehr einzeln, sondern im Verband an. Die daraus entwickelte „Rudeltaktik" sollte im Zweiten Weltkrieg legendären Ruf erlangen.

QUEEN MARY 2 gibt sich die Ehre

2014: Regelmäßig läuft einer der größten und schönsten Ocean Liner der Welt den Hamburger Hafen an. Sie erfahren alles über die „Königin der Hamburger Herzen", deren Auftritte unvergleichlich majestätisch und erhaben sind.



Außerdem im nächsten Heft:

1944: Das Schicksal von **Oberleutnant zur See Oskar Kusch**. **Faszination Atlantik:** Die Geschichte eines Ozeans. **Auswanderer im 19. Jahrhundert:** Zwischen Leben und Tod. **Actium, 31 v. Chr.:** Eine Seeschlacht entscheidet über Roms Zukunft. Und viele weitere spannende Beiträge in neuen Rubriken. Lassen Sie sich überraschen!

Die nächste Ausgabe von SCHIFF Classic erscheint am 14. Dezember 2015.

Fotos: picture-alliance (3), Sammlung Jörg-M. Hormann, Claus Bergen VG-Bildkunst 2015

Nr. 10 | 4/2015 | Oktober, November, Dezember | 3. Jahrgang



Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 86 | 43. Jahrgang
Internet: www.schiff-classic.de

Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schiffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Redaktionsanschrift
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
Tel. +49 (0) 89.130699.720
Fax +49 (0) 89.130699.700
redaktion@schiff-classic.de

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Jörg-M. Hormann (Verantw. Redakteur), Jens Müller-Bauseneik

Chef vom Dienst Christian Ullrich
Redaktionsbeauftragter der DGSM Harald Focke

Ständige Mitarbeiter Eberhard Kliem, Frank Müller, Kathrin Orth M.A.

Layout Ralph Hellberg

Leserservice
Tel. 0180 – 532 16 17 (14 Cent/Min.)
Fax 0180 – 532 16 20 (14 Cent/Min.)
leserservice@geramond.de

Gesamtanzeigenleitung
Thomas Perskowitz
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.527
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

Anzeigenleitung
Uwe Stockburger, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.521
uwe.stockburger@verlagshaus.de

Anzeigenverkauf und Disposition
Johanna Eppert
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.130
johanna.eppert@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 25 vom 1.1.2015.

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck PHOENIX PRINT, Würzburg

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
www.geramond.de



Geschäftsführung Clemens Hahn

Leitung Marketing und Sales Zeitschriften: Andreas Thorey

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV, Unterschleißheim

Im selben Verlag erscheinen außerdem:

Clausewitz ModellFan FLUGZEUG CLASSIC

MILITÄR & GESCHICHTE, FLUGMODELL, LOK MAGAZIN, AUTO CLASSIC, ELEKTROMODELL, BAHN EXTRA, TRAKTOR CLASSIC, SCHIFFSMODELL, STRASSENBAHN MAGAZIN, TRAKTOR XL

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 17,80 (CH) (bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten) Jahresabonnement (4 Hefte) € 32,00 inkl. MwSt., im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint viermal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
ISSN 2196-7490

Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Jörg-M. Hormann; verantwortlich für die Anzeigen: Thomas Perskowitz, beide: Infanteriestraße 11a, 80797 München.

Hinweis zu §§ 86 und 86a StGB: Historische Originalfotos aus der Zeit des „Dritten Reiches" können Hakenkreuze oder andere verfassungsfeindliche Symbole abbilden. Soweit solche Fotos in *Schiff Classic* veröffentlicht werden, dienen sie zur Berichterstattung über Vorgänge des Zeitgeschehens und dokumentieren die historische und wissenschaftliche Forschung. Wer solche Abbildungen aus diesem Heft kopiert und sie propagandistisch im Sinne von § 86 und § 86a StGB verwendet, macht sich strafbar!

Redaktion und Verlag distanzieren sich ausdrücklich von jeglicher nationalsozialistischer Gesinnung.




MODELLE, DIE ÜBERZEUGEN.
Museums-Qualität vom Besten!
AMATI
Die hochwertigen Laser-Baukästen im Exclusiv-Vertrieb von
krick
BLERIOT XI 1909
Maßstab 1:10
Spannweite 84 cm
Bestell-Nr. 25201
ENDEAVOUR 1934
Maßstab 1:35
Länge 115 cm
Bestell-Nr. 25082
und andere Americas Cupper in 1:35 und 1:80
ARNO XI FERRARI
auch fernsteuerbar
Maßstab 1:8
Länge 79 cm
Bestell-Nr. 25030
MOTORBOOT TYP AQUARAMA
auch mit Antriebssatz erhältlich
Maßstab 1:10, Länge 85 cm
Bestell-Nr. 25035
WIKINGERSCHIFF
Maßstab 1:50, Länge 44 cm
Bestell-Nr. 25006
Den aktuellen Krick Modellkatalog erhalten Sie im Fachhandel oder gegen Einsendung eines 5.- Euro Scheines im Brief (Ausland 10.- Euro) direkt zugesandt.
krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Industriestr. 1 · 75438 Knittlingen
www.krick-modell.de